MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL



1941. augusztus 15. (16. szám)

Le. ht. szd. v. B.

ÁRA 50 FILLÉR




Fényképezzen
Agfa
anyaggal

REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT **MAGYAR SZÁRNYAK** RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * IV. ÉVFOLYAM 16. SZÁM * BUDAPEST, 1941 AUGUSZTUS 15

VICTORIA...

Az a hatalmas csatárlánc, amelyik az északi sarkkörön túl Finnország legészakibb pontjától kezdve a Fekete-tengerig tart és amelynek túlnyomó zömét alkotó német hadsereg mellett ott küzdenek a tengelyhatalmak és szövetségeseik csapatai, köztük a mi drága magyar honvédségünk hadtestjei is, már győzött! Amit katona harctéren fegyverrel, bátorsággal, kitartással és katonai tudással kivívhat, azt oly mértékben elérték, ahogy hat héttel ezelőtt az ABCD államok hadvezérei azt rájuk nézve legkedvezőtlenebb feltételezések mellett sem képzelték.

Most már mindenki előtt világosan kell álljon az az ördögi játék, amit Anglia évszázadokon keresztül tudatosan folytatott az európai népek romlására saját világhatalmi pozíciójának kiépítése érdekében, amely abban állott, hogy az európai nemzetek között sikeresen élezte ki az ellentéteket és nem csinált lelkiismereti kérdést abból, hogy a gyűlölet parazsát lángralobbantsa, ha érdeke úgy kívánta, azért, hogy az európai nemzetek egymás pusztításával legyenek elfoglalva, amíg Anglia uralma alá hajtja a földgolyó több mint háromötödét.

Majd a harci zaj elmultával a most már felesmélt európai nemzetek képviselőiből alakítandó ítélőszéké a feladat, hogy méltó bírálatot mondjon afelett, amit Anglia Európa ellen eddig vétkezett és ezen vétkei között is elsősorban afelett a leggonoszabb kísérlete felett, amellyel a kontinentális Európát a Szovjet barbarizmusának akarta áldozatul dobni.

A számbelileg legnagyobb támadó hadsereg, amelyet eddig a történelem ismert, az, amelyet a Szovjet vonultatott fel, hogy Európát, tehát hazánkat is legázolja, kultúránkat feldúlja, intézményeinket megsemmisítse, önálló állami életünknek egyszersmindenkorra véget vessen és hogy minket és velünk együtt a többi európai kultúrállamot is részesítse annak a barbár rendszernek gyönyöreiben, amit az orosz bolsevizmus jelent és amelyet se Anglia, se barátai aligha kívánnának maguknak.

A hatalmas német hadsereg és a vele küzdő szövetségesek heroizmusa a családi otthonnak, a hazának és az egész európai kultúrának védelmében diadalmaskodott a szovjet haderő felett. A támadásra felvonult hadoszlopokat megsemmisítették és a nehéz küzdelmekben tovább őrlik fel az ellenség megmaradt erejét.

Az eddig kivívott győzelmeket nem lehet kizárólag a német hadsereg tökéletes technikai felkészülségével, hadi mechanizmusának pontos működésével, Németország és szövetségesei csapatainak magasabbfokú intelligenciájával, jobb katonai kiképzésével, a hadvezérek nagyszerű tudásával, rátermettségével, a katonák vitézségével magyarázni. Mindehhez még hozzájárul a katonákban öntudatossá vált azon felismerés, hogy ez a háború a mi részünkről valóban mindnyájunk ügye, hogy ez a háború nem dinasztiák, vagy egyes államok jól szervezett pénzügyi és gazdasági érdekcsoportjainak hatalmi mérkőzése, hanem ez valóban az európai kontinens minden nemzetének és a nemzetek minden tagjának jó vagy rossz sorsát hosszú időre eldöntő küzdelem, tehát valóságos élet-halál harc, amelyben éppen ezért győznünk kell.

Katonáinkat a fronton nem kell hazulról lelkesíteni. Azokat áthatja és emberfeletti teljesítményekre sarkallja a győzniakarás. Nekünk itthon azonban még vannak feladataink, amiket még jobban, még tökéletesebben kell ellátnunk. Így különösen kell:

minden erőnk megfeszítésével dolgozni, termelni, azok helyett is, akik értünk a harctéren küzdenek;

ellátni seregeinket mindazzal, amire szükségük van, ami erejük fenntartásához és növeléséhez, haderőnk korszerű felszereléséhez kell;

gondoskodni a hadbavonultak családjáról, az elesettek hozzátartozóiról, a rokkantakról, — és amennyire csak lehet — pótolni azt a kereseti erőt és támogatást, amit a zászló alá vonult családfő vagy eltartó a családnak jelentett;

itthon a front mögött mindenkit hadrendbe illeszteni, az egész társadalmat úgy megszervezni, hogy mindenki, aki a közösség szempontjából hasznos és szükséges hivatást, foglalkozást űz, aki bármely munkahelyen dolgozik, öntudatosan ismerje fel, hogy éppoly részese a győzelemért vívott nagy küzdelemnek, mint katonáink és hogy kötelességét minden egyéni érdeket félretéve úgy lássa el, hogy a közösségnek az erejéből, tudásából, készségéből a legtöbbet, a legtökéletesebbet adja;

megakadályozni, hogy bárki kivonhassa magát a közös munkából és áldozatokból és hogy bárki profittá váltsa mások véráldozatát.

Nem tűrhetjük meg egy percig azt sem, hogy, míg katonáink a mindnyájunk életét vagy pusztulását jelentő küzdelmet érettünk vívják, azalatt akadjanak országunkban egyesek, vagy csoportosan klikkek, kasztok vagy fajták, akik a hadbavonult katonáink ellenfeleinek, mindnyájunk ellenségeinek, az ú. n. ABCD hatalmak seregeinek győzelme után áhítozzanak.

A »V« betű elsősorban a harcvonal mögötti országrésznek szól, mindennapi figyelmeztetésül, hogy mindnyájunknak akarni kell, hogy győzzünk, hogy győznünk kell, hogy élhessünk, hogy mindenünket fel kell ajánlani a győzelemért, mert ettől függ saját magunk, családunk, nemzetünk, kultúránk sorsa.

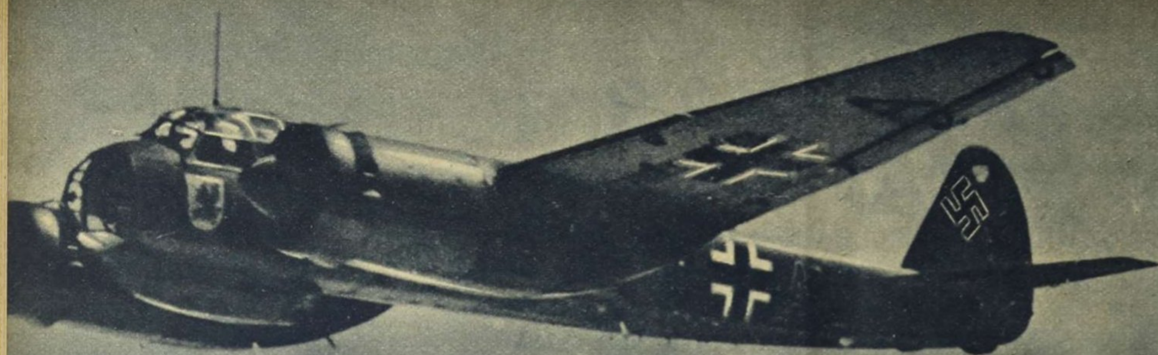
Nem szükséges, hogy hangozzék el hivatalos helyről még egy figyelmeztetés azok felé, akik — tartozzanak bármely társadalmi réteghez — akár hangos szóval, akár felismerhető magatartással a saját frontunk ellen, a mi győzelmünk ellen a legkisebbet is vétik, vagy éppen kétszínű játékkal a győzelemre irányuló akaratot sorvasztják, vagy gyengítik. Ha még mindig akad, aki akár csak egy sóhajtással, akár csak egy gesztussal is a mi és szövetségeseink közös győzelmére irányuló akarásunk és jogos reménységünk ellen vét, azt törjük le, és tegyük ártalmatlanná és ki-ki bánjon el velük, ha in flagranti éri, úgy, ahogy az árulókkal szemben megengedett és szükséges.

Legyünk azzal tisztában, hogy ez a győzelmesen folyó harc még sokáig tarthat és végig helyt kell állnia annak a nemzetnek, amelyik a győzelem utáni végső elrendezésben magának méltó helyet akar. Erős, minden modern harci eszközzel ellátott hadseregre és munkára, kitartásra és áldozatra edzett, jóban-rosszban egyforma sorsot osztó belső fontra van szükség, hogy a végső küzdelemben töretlen erővel érvényesíthesse a magyarság életjogait a régi történelmi határokon belül. Ez legyen a mi küzdelmünk végső célja és ennek legyen jelvénye a magyar »V« betű!

Ezennel javaslom, hogy a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap bocsásson ki jelvényt, amelyik »V« betűből és a betű két szárának derekán elhelyezett kitárt szárnyú turulmadárból áll. Ez a jelvény nemcsak a repülőké lenne, mert a magyar ősmitológiai turulmadár minden idők harcra készen őrködő magyar katonájának szimbóluma.

Terjesztessék ez a jelvény mindenütt az ország határain belül, viselje azt fiatal és felnőtt egyaránt, ébressze ez a jelvény az összetartozásnak érzését, hogy erőinket testvéri egyetértő munkában minél sikeresebben kifejthessük a végső győzelemért!

EMBER SÁNDOR





LÉGIHÁBORÚ

1941. VII. 28—VIII. 10.

A Moszkva elleni sorozatos bombatámadásokkal az orosz fővárosért megindult a döntő harc. A német légierő támadásai az ipari városrészek és a legfontosabb katonai és közintézmények ellen naponta megismétlődnek. Moszkva és London sorsa közös, amióta a Szmolenszk környékén vívott óriási német győzelem nyomán a német repülők megállás nélkül minden éjjel bombáikkal elárasztják a szovjet fővárost.

Az elmult két hét alatt a német hadijelentések három nagy siker hírét adták tudtul a világnak. Az első az arcvonal közepén, Szmolenszknél, beszámolt arról a Bialystok-Minski csatát meghaladó küzdelemről, ami a legerősebb és legkétségbeesettebb orosz erőfeszítések ellenére az ott küzdő német Bock tábornagy seregcsoportjának teljes győzelmét eredményezte. A 240 kilométeres arcvonalon 160 kilométeres mélységben több sávban tombolt a kétéves háború legvéresebb ütközetsorozata, ahol az előretört német seregeknek a harc számos kritikus szakaszában a német bombázók, rombolók és vadászrepülőgépek voltak legerősebb támaszaik. A folyamakadályok, rossz időjárás, út- és terepnehézségek miatt lemaradt a nehéz tüzérség és utánpótlás, ezalatt a német légierő pótolt mindent és önfeláldozó közreműködésén megtört minden szovjet tömegtámadás. A német hivatalos jelentés külön ki is emeli a légierő alakulatainak döntő szerepét a Szmolenszk körüli nagy csatában. A szovjet légierő itt már nem juthatott fontos szerephez. A kiváló német vadászrejülőezredek védelme alatt a bombázógépek teljesen a földi harc támogatására avatkoztak be és megsemmisítették a szovjet utánpótlás vonalait. Mi sem jellemzi a szovjet hadvezetőségnek, jelen esetben Timosenkó marsallnak kétségbecsett, utolsó tartalékig menő küzdelmét jobban, mint az a tény, *hogy a szovjet csapatok elitjét, az ejtőernyősvadászokat nem légiúton, hanem gépek híján, egyenest földiharcba vetették be.*

A három hétig tartó küzdelem a Roslavlnál bezárt utolsó ellenséges kötelékek megsemmisítésével ért véget. Rengeteg hadianyagon kívül négyszázezer fogolyba és legalább kétszerennyi vérveszteségbe került Timosenkónak a nehezen védhető Moszkva felszabadítása érdekében vívott, az angolok szerint már »győzelemmel bíztató« ellentámadása. A szmolenszki megsemmisítő csata bevonul a hadtörténelembe, Kutno és Bialystok mellé, a Szovjet pedig legkiválóbb csapataitól megfosztva próbálja teljesen reménytelenül Moszkva sorsát elhárítani, miközben a front minden részén az összeomlást megelőző jelenségek száma szaporodik.

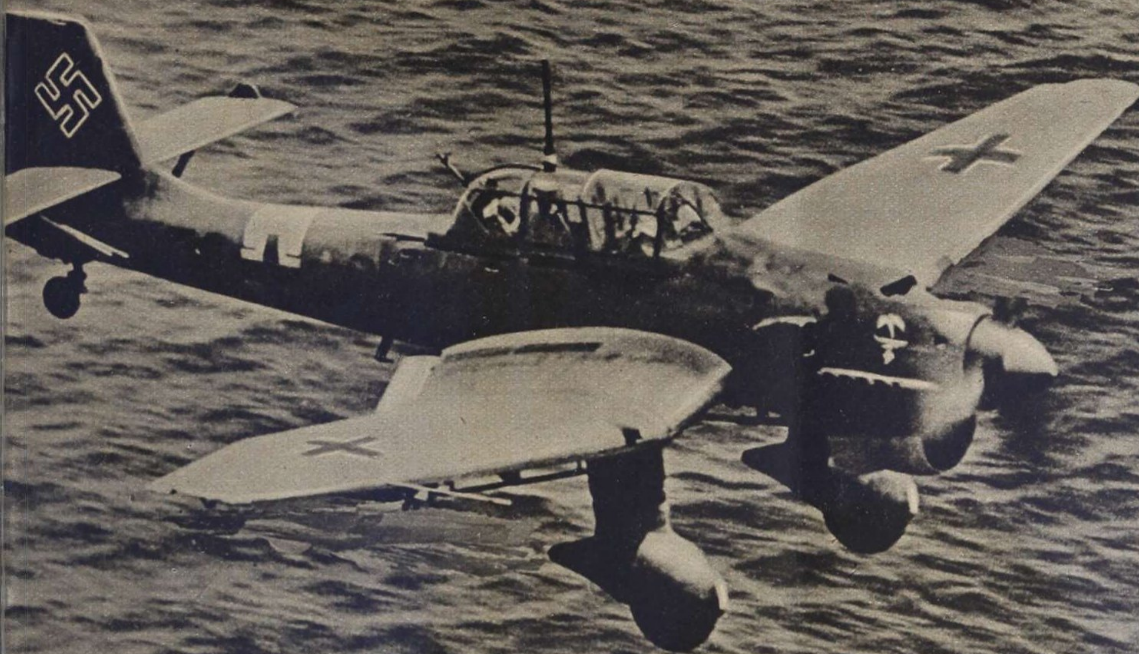
A másik nagy siker Ukrajnában alakult ki, ebben már a magyar csapatok és a magyar légierő is jelentősen kivette részét. A Kiew és Dnyesztertorkolat közötti arcvonalrész északi felében Uman környékén 25 szovjet hadosztály semmisült meg. A Dnyeper és a Fekete-tenger irányába előnyomuló szövetséges csapatok az itt bezárt, Budienny marsall parancsnoksága alatt álló szovjet erők teljes bekerítését készítik elő. A Dnyeper hidak elleni légitámadások és a Kiewtől délre a Dnyeperig előnyomult és azzal párhuzamosan haladó gyorscsapatok a szovjet



Ju 88-as stuka bevetésre vár



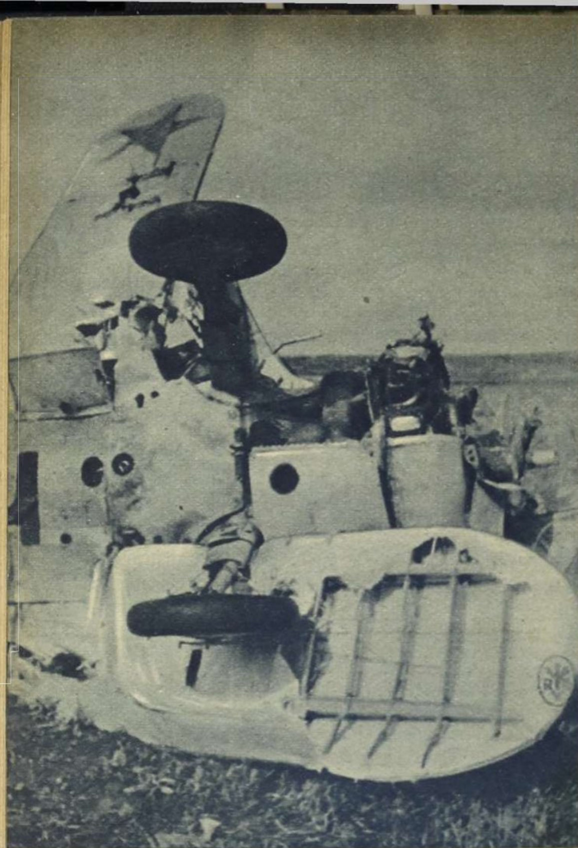
A 88-asra nagyméretű bombákat szerelnek



Stuka a Földközi-tenger felett

A TENGEREK ELLENSÉGES HAJÓ-FORGALMÁT MEGBÉNÍTOTTA A NÉMET LÉGIERŐ

Egy »Kondor« oldalkormányán szaporodnak a győzelmi jelek



A szovjet fronton lelőtt Rata hanyattvágódott

arcvonal déli szakaszán összetorlódó csapatrészek számára több zsákot alkottak. A rendezetlenül visszavonuló ellenség ellen a zuhanóbombázó-támadások szünet nélkül megismétlődnek.

A szovjet arcvonalról kiadott második nagy összefoglaló hadijelentés három légihadseregparancsnokot említ meg, akik a bolseviki légierő ellen a német légiuralmat, illetve légifölényt kiküzdve a legeredményesebben támogatják a földi hadműveleteket. Északon Keller vezérezredes, középen Kesselring tábornagy, délen Löhr vezérezredes légiflottája küzd. A finn arcvonalon alkalmazott kisebb német repülőcsoport egészíti ki a keleten felvonult német légierőt és csatlakozik a Norvégia partvédelmét biztosító német repülőkötelékekhez. A legészakibb ponton következett be az orosz-angol légierőnek két együttes támadása Kirkennes norvég és Petsamo finn tengeri kikötők ellen. A támadást a német vadászrepülők mindkét esetben az ellenség súlyos gépveszteségeivel verték vissza, azóta erről az arcvonalrészről angol és szovjet légitevékenységről hír nincs.

A tízezer gépet vesztett szovjet légierő egy részét sikerült a tartalékkészletekből felszerelni, ezek bevetéséről újabban érkeztek hírek. A Curtiss 40-es szovjet vadászgépek és egy zuhanóbombázó típus jelent meg a harctereken és Finnország felett. Egyes nagy szovjet gépek megpróbáltak a Keleti-tenger felől Berlin irányába is előretörni, de a légvédelmi tűz visszazavarta őket. A német vadászrepülők további sorozatos légigyőzelmei és a német bombázók sikeres támadásai az arcvonal minden részén azt mutatják, hogy a szovjet légierő már nem támadhat fel, ebben a csodában az angolok sem hiszenek. Amióta a szovjet repülőipar legnagyobb üzemei Moszkva, Kiew, Pétervár és a Dnyeper mentén a német bombázók hatósugarába kerültek, a szovjet hadvezetőség is az Egyesült Államoktól reméli a gépsegítséget és ezért már egy bizottság meg is érkezett a legsürgősebb repülőgép- és harckocsitámogatás kieszközlése végett repülőgépen Newyorkba.

A Szovjet elleni háború másfél hónapja után az Esztországban bezárt bolsevista hadseregmaradványok megsemmisítése is befejezés előtt áll. Az úttalan Pripjet mocsárvidék délkeleti részén Korontenytől keletre és Gomel területén ellenálló szovjet erők kivételével az arcvonal a gyalogsági zömök felzárkózása után mindenütt tovább indult kelet felé. Az Ukrajna területén várható nagyobb előretörés pedig egészen az említett Gomelig meg fogja ingatni a szovjet csapatok ellenállását.

Katonai megfigyelők szerint a szovjet légitevékenység az egész arcvonalon legyengült, sőt helyenként néhány napon át egyáltalán se felderítő, se harci-repülők nem jelentek meg. A Moszkvánál és Szentpétervár előtt összevont bolseviki repülőkötelékeket úgylátszik újra szét kellett osztani az egész arcvonalra, ahol egyesével vagy rajokban jelennek meg elég ritkán. Moszkva légvédelme Szentpétervárral együtt a léggömbzárak dacára nem tudja a németek sorozatos támadásait megakadályozni, amik jelentéktelen veszteséggel nagy sikereket eredményeznek. A keletkezett tüzek oltására nincs megfelelő tűzoltóság és a moszkvai légvédelem hiányosságai miatt a légvédelemparancsnokat hír szerint Sztalin ki is végeztette.

A háború annyira megközelítette a legfontosabb szovjet iparvidékeket, hogy a német légierő a hadműveletek közvetlen támogatásán kívül a hadifontosságú ipartelepek és az iparvárosok közüzemei elleni támadásokkal az arcvonal mögötti ellenállás gyengítésére is bevethető lesz. A sorozatos német légitámadásokkal szemben tehetetlen szovjet légierővel szemben a magyar, román és szlovák repülők mellett a spanyol önkéntes repülőalakulat is megjelent. A szovjet repülőcsapata hatalmas tömegével éveken át fenyegette Keletről Középeurópát és a nyugati civilizáció. Ma, hat héttel a keleti támadás után, annyira harmadrendű szerepet játszik, hogy az angol és amerikai szövetségesnek nem sok öröme telik benne.

*

A légihelyzet nyugaton, az angol támadások rövid szünetei után sem változott. A német védelem a francia és belga tengerparton oly erős, hogy csak nagy veszteségek árán lehet még vadászbiztosítás mellett is a német légtérbe betörni. Az angol bombatámadások elsősorban a nagy hadikikötők ellen irányultak, hogy az ott lévő német páncélos cirkálókat elsüllyesszék, illetve elűzzék. Eddig egyik terv sem sikerült, de máris az angol sajtó újabb célokat javasol a RAF számára. Támadja meg azokat a francia megszállt területen lévő francia üzemeket, ahol a németek számára motor-, repülőgép-, harc- vagy gépkocsigyártás folyik! Ezek a gyárak főleg Páris környékén, sőt Páris külvárosaiban vannak, erősen körülépítve lakónegyedekkel, úgy, hogy a támadások akaratlanul is Párist érnék. A francia-angol viszony további romlása várható a támadások után, amik még nem következtek be. Minden angol támadási kísérlet nyugaton, a német öbölben, sőt északon norvég és finn kikötők ellen súlyos veszteségek mellett hiusult meg. A németek viszont újból megkezdték a közép- és keletangliai kikötők és számos újonnan felderített repülőtér bombázását. Ezek a rendszeres támadások párhuzamosan a keleti sikerekkel már az angolok optimizmusát újból hűtik és Churchill sem mulasztja el soha az angol közvéleményt arra figyelmeztetni, hogy rendkívül erős német légitámadásokra kell újból felkészülni.

Az angol alsóházban július második felében lefolyt légügyi vita több érdekes részlete jött nyilvánosságra. A képviselők nagyrésze hadiipari minisztérium felállítását javasolta és az utánpótlási és repülőipari miniszterek alárendelését. Támadták erősen a volt repülőipari minisztert is, akit utódja, Moore-Barbazon ezredes vett védelmébe, tagadva, hogy elődje a rejülőgépgyártásban zűrzavart csinált volna. Az amerikai és angol repülőgépekről kiadott részletek után, amire még visszatérek,

Ju 52-esekkel szállítják a legnagyobb méretű bombákat



Churchill is felszólalt és sajnálta, hogy ez a vita a külföldön kellemetlen visszahatást fog kiváltani. Védte az angol repülőanyagot és azt állította, hogy az idén tavasszal és nyáron legyártott angol új gépek jobbak és teljesítőképesebbek a német gépeknél. Az új amerikai gépek beérkezésével kiemelte a RAF emelkedő bombázó tevékenységét és kapacitását. Állítólag 2400 km-re számítva a szállított bombasúly megkétszereződött és ez még jobban fog pár hónap mulva fokozódni. Az angol repülőiparban munkáshiány miatt két év alatt alig 2 millió munkanap veszett el, míg a világháború 50 hónapja alatt 12 millió, stb. Az angol repülőipar decentralizálása is igen eredményesen befolyásolja a légitámadások okozta veszteséget. Egyszóval Churchill a parlamentben mindenképpen be akarta bizonyítani azt, ami a valóságban egészen másképpen van.

Mert angol szakemberek állapították meg, hogy a háborús gyakorlatban az amerikai gépekkel baj van. Német repülők pedig, akik már alig várták, hogy a beharangozott amerikai gépekkel összekerüljenek is azt mondják, hogy az angol tervezésű harcigépek jobbak.

Európában az USA-ból szállított gépek közül a Lockheed Hudson távolfelderítő, a Boeing 17. nagy négymotoros bombázó, Északafrikában pedig meglepetésszerűleg a Curtiss 40-es vadászgépek kerültek eddig bevetésre.

A *Lockheed Hudson* elég öreg, 4 éves tervezésű gép, a német, norvég és francia partokon többet lelőttek a német vadászok és a földi légvédelem, mert lassú és nem eléggé védett. Hatósugara — 1600 km — sem említésreméltó. Az angol Bristol és Avro távolfelderítők jobbak.

A *Boeing 17-hez* igen nagy reményeket fűztek az angolok, az ugyancsak négymotoros *Short Stirling* és a 2 motoros *Handley-Page Halifax* bombázók mellett. Ezekre építették a Szovjetet tehermentesítő légioffenzivájukat. A kisebb erőkkel még most is megismétlődő támadási kísérletekről tudjuk, hogy nappal és éjjel olyan veszteségekkel jár, ami szünetek tartására kényszeríti azt a különleges bombázórepülőhadtestet, amelyik ezeket a támadásokat végrehajtja. A nagy gépek az erős földi- és vadászlégvédelemnek kétszer akkora célt mutatnak, mint a rendes kétmotoros bombázók. Minthogy tűzerejük sem elegendő, a német nappali és éjszakai vadászok sokat lelőnek közülök és a bevetett bombázókötelék gépállományának már a felét is elvesztette egy-egy támadásnál. A lelőtt, illetve sértetlenül német kézre került Boenig 17-es gépeket német szakértők alaposan átvizsgálva, megállapították, hogy az előrehaladt német nagy gépgyártás mellett a Boeing építési, szerkesztési vagy teljesítmény szempontjából egyáltalán nem jelent különlegességet. A Condor jobb, mert annak építésénél már háborús tapasztalatok érvényesültek, míg az amerikai gépeknél általánosságban hiányzik a haditapasztalatok értékesítése. A nagy hatósugarakkal is baj volt, mert a németbirodalmi terület nyugati, déli és középső részéig bevetett Boenig 17 bombázók közül egy pár üzemanyaghiány miatt még az európai szárazföldön leszállni kényszerült. Hol vannak még ezek a gépek attól, hogy az egész német felségterületre kiterjesszék bombatámadásaikat?

Az új amerikai vadász, a folyadékhűtéses *Allison-motoros Curtiss 40*, egy angol vadászszázad Tobruk környéki támadásánál került a német vadászok géppuskái elé. Párperces légiharcban öt Curtiss 40-es vadász égve lezuhant a Messerschmittekkel vívott küzdelemben. Néhány angol pilóta megmenekülve, ejtőernyővel német fogságba került. A német és angol pilóták egyetértettek abban, hogy a Spitfire angol vadászgép jobb és tűzerősebb az amerikai újdonságnál.

A Messerschmitt és Spitfire közti különbségre is értékes és megcáfolhatatlan támpontokat szolgáltatnak a júliusban lefolyt nyugati légiharcok. 199 Spitfire és 12 Hurricane típusú angol vadászgép pusztult el légiharcban egy hónap alatt. Ezzel szemben a német vadászok vesztesége 29 gép volt. *Az arány 1:7.5-hez* A német közlés beismeri, hogy májusban 1:3.4, júniusban 1:5 volt a vadászgép veszteségi arány az Anglia körüli légiharcokban, a német Messerschmitt-gépek légiharc fölénye tehát állandóan nő. A légiharcokban már a tavasszal megjavított és nagyobb teljesítményű Spitfire vadász állt az ugyancsak tovább korszerűsített Messerschmitt Me 109 F.-el szemben. A legkorszerűbb két vadászgép közti párbaj Churchill minden propagandabeszéde dacára, a kiváló német gép javára eldőltnek tekinthető.

✱

A német légierő július havában az atlantioceáni csatában közel a felét süllyesztette el az összes 460.000 tonna hajótérnek. Hozzászámítva a sérült hajókat, a légierő mindent elkövet, hogy a jelentősen csökkent hajóforgalomban tovább bénítsa az angliai ellátást. A komoly hajóveszteségek miatt a négymotoros amerikai gépek Újfundlandból légiúton érkeznek Angliába. Az átrepülést végző amerikai pilótacsoport minden tagja hallatlanul magas jutalmat és adómentes évi fizetést kap. A törzsfizetés amerikai lapjelentés szerint évi 2000 angol font! Ez a szállítás azonban az őszi időjárás beálltával bajosan lesz folytatható. Eddig egy átrepült gép sem veszett el.

Az atlantioceáni utánpótlási csata azonban tovább is a német légierő és tengeralattjáró fegyvernem kiváló működése folytán a 13 milliós tonna elsüllyesztés felé közeledik.

✱

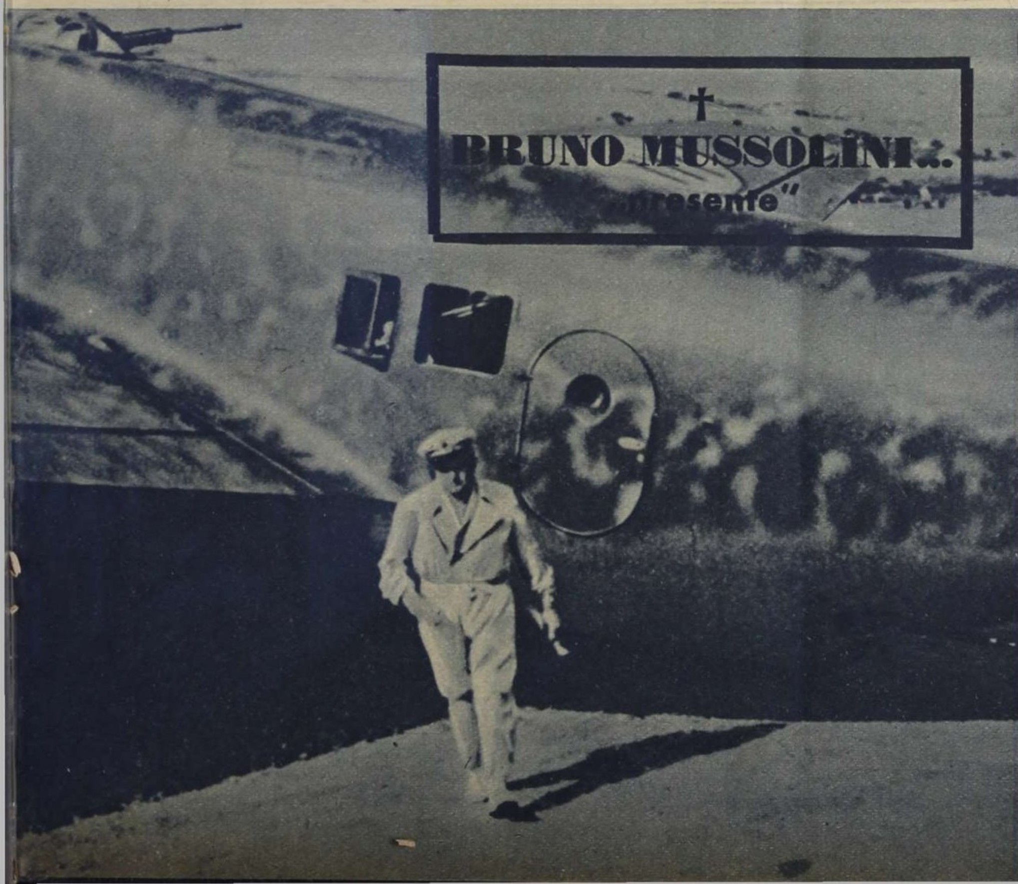
A Földközi-tenger környékén és Északafrikában a repülőtevékenység előkészíti az ősszel várható nagyobb hadieseményeket. A német repülők a Szuezi-csatorna területét, az ottani kikötőket, repülőtereket állandóan bombázzák. Az olaszok Malta, Tobruk és esetenként Cyprus-szigete ellen hajtanak végre légitámadásokat. Az angolok szíriai francia repülőtereken rendezkednek be, úgylátszik a Cyprus elleni várható támadással szemben akarnak erélyesebben szembeszállani. Néhány angol légitámadás irányult Libia kikötői, délolasz és szicilia katonai célok ellen. A nagyobb tevékenység itt csak néhány hét mulva lesz időszerű.

✱

A távol- és középkeleti helyzetben nincs még változás. Japán indokínai támaszpontjait kibővíti és megakadályozza, hogy Thaiföld háborús cselekmények színhelye legyen. Csung-King ellen számos légitámadást hajtott végre a japán légierő. A központi kínai kormány, amelyik amerikai és szovjet segítséggel lenne Japán ellen felszerelve, újból érzi a Japán légierő támadásait, mielőtt bármit is tehetne ellene.

Irán beállítása az angol-szovjet érdekközösségbe nem sikerült. Pedig a nyugatról elzárt Szovjetnek kapukra van szüksége arra az esetre, ha hadianyaggal való felszerelését Anglia és az USA elhatározzák. Vladivosztok Japán miatt nem a legbiztosabb kikötő, Iránra szükség lenne, sőt más államokra is, amelyek azonban az angol-amerikai segítség eddigi elrettentő példáin már okultak.

Bt.



A NÉMET LÉGIERŐ A SZOVJET-FÖLD FELETT

Közelednek a cél fölé

Szovjet páncéljárművekre hull a bombazápor



Egy lelőtt Rata Galícia földjén

A HONVÉD LÉGIERŐ EGYÜTT KÜZD A NÉMET BAJTÁRSAKKAL

A Kárpátokban lőtték le ezt a Ratát

Közelfelderítőnk az ellenséges vonalak felett



FELDERÍTŐINK A HÁBORÚ FOLYAMÁN 50.300 Km²-es TERÜLETET FÉNYKÉPEZTEK

(A honvéd légierők haditudósítójától.) A szovjet ellen folytatott diadalmas háború a honvédség minden alakulatának és fegyvernemének tökéletes és gyors együttműködésének eredménye. A háború a legkorszerűbb eszközökkel folyik és felső vezetésünk a követelményeknek megfelelően sűrűn veszi igénybe a légierők munkáját is. Bombázóink, vadászrepülőink haditeinnivalóiról a *Magyar Szárnyak* többízben közölt mostanában részletes haditudósításokat. Ez alkalommal elmondjuk, *hogyan folyik a légi felderítés,* hogyan állapítják meg felderítőink napról-napra a bolsevista ellenség helyzetét és hogyan derítjük fel a szovjethadvezetés titkait, kapkodását, fejetlenségét.

Az ellenség helyzetét mindennap rögzíteni kell, de erre a mai hadviselésben nem alkalmas már csupán az emberi szem. A felderítő repülőgép huzamosabb időt nem tölthet az ellenséges légtérben ugyanazon felderítendő cél felett, nem adhat időt arra, hogy az ellenség elhárításának minden légi és földi eszközét magára vonja. Az emberi szem a megfigyelés számára tökéletlen, nem képes minden szükséges részletet megrögzíteni. A gyors, pontos, soha nem tévedő, a hadieseményeket megrögzítő felderítés eszköze a *légi fénykép,* amelyet olyan tökéletesen készítenek el felderítőink, hogy még *az álcázott állásokat is fel lehet ismerni a felvételeken.*

»Megérkezik ellenségfeletti útjáról a felderítő repülőgép.«

A felderítő század repülőterén jelenti a figyelő, hogy ellenségfeletti útról hazatérőben van kiküldött felderítőgépünk.

Simán, könnyedén ereszkedik le a repülőtérre a többórás felderítőútról a gép, odafordul a parancsnokság elé. Személyzete kiszáll, siet a parancsnokhoz jelentkezni.

Gyors, katonás jelentés a megtett útról, a földi személyzet átveszi a nagy, 10—15 kg. súlyú filmkazettát. Gépkocsira teszik és berobognak az értékes felvételekkel a fényképészeti dolgozóhoz (laboratóriumhoz).

Távbeszélőüzenet megy:

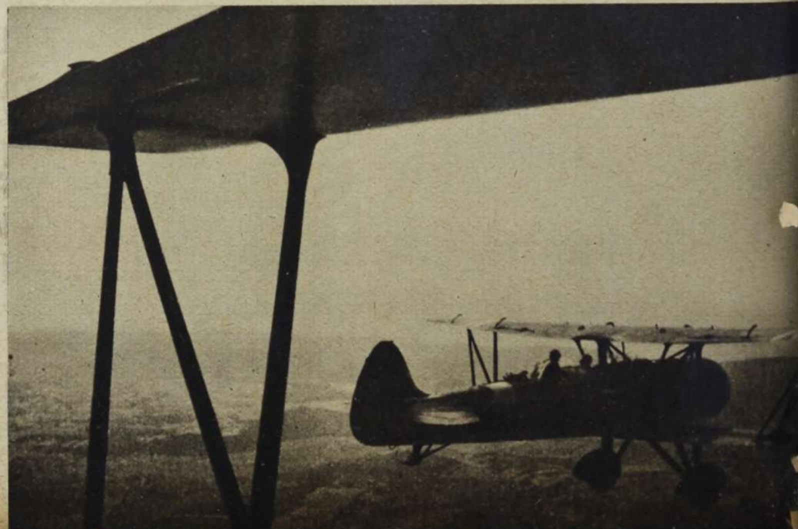
— *Három kazetta film érkezett!*

Mire a fényképkidolgozóhoz érkezik a gépkocsi, a sötétkamrában az előhívócsoport szakemberei már előkészítették a vegyszereket, előhívógépeket.

32 centiméter széles és 60 méter hosszú repülőfilmek vannak a kazettákban, ezeket a nagyméretű tekercseket kézzel előhívni nem volna lehetséges. Egyenletesen, gyorsan, pontosan kell dolgozni, mert helytelen kézi kidolgozással az értékes felvételeket elrontanák. Ez pedig azt jelentené, hogy új gépet kellene kiküldeni a felvételek megismétlésére. Nemcsak a drága gép, nemcsak az értékes hajózószemélyzet volna fölöslegesen veszélyben, hanem felmérhetetlen kárt okozna a felső hadvezetés számára *a késedelem.*



Egy kf. rajunk bombázásra indul



A vezérgép hazaindulást jelez

Indul a távolfelderítő-gép

FELDERÍTŐINK ÉLETE A FRONTON



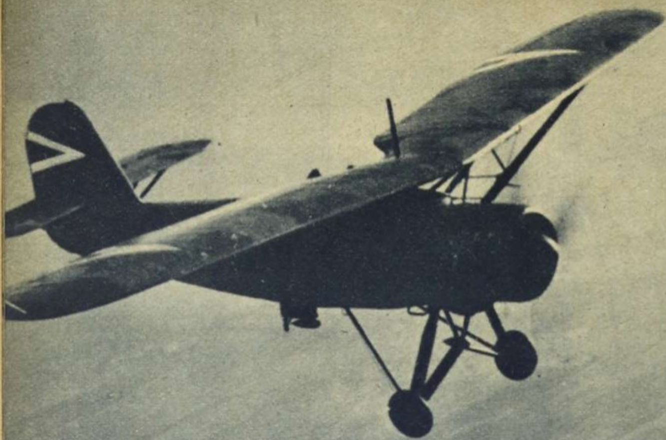
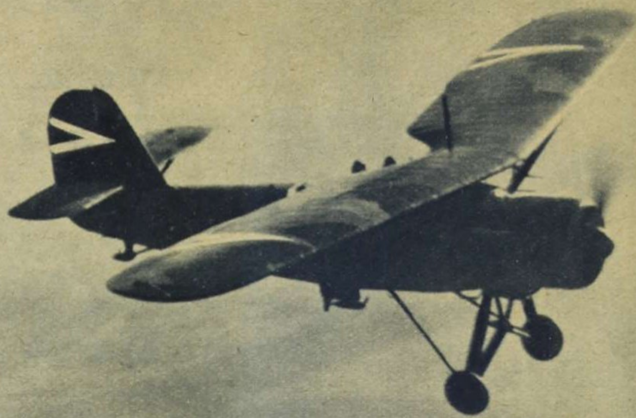
Távolfelderítő-gépünk bevetésről érkezett vissza



Közelfelderítőnk indulás előtti motorpróbája



Tf gép hajózói beöltöznek

Magyar felderítő gépek az ellenség felé tartanak

»Előhívják az ellenség titkait.«

A kazetták mellett ott a *filmkísérő jegyzék*, amelyet a megfigyelő az ellenség felett végzett légiút alkalmával készített. Sorra felírta, hogy hol fényképezett, feljegyezte a megvilágításra vonatkozó adatokat, hogy az előhívás munkáját megkönnyítse. Ezekkel a följegyzésekkel rögzítette a fényképezőrepülés útvonalát, hogy a kiértékelők már az alatt is dolgozhassanak, míg az előhívás tart.

A felderítőszázad nyilvántartó részlege számot ad a hadifeladatnak, azután előkeresi azokat a térképeket, amelyek területén a légi fényképezés lefolyt. Ha a lefényképezett területről már van korábbi fényképfelvétel, kikeresik az előző képeket, hogy azután össze tudják hasonlítani az újakkal. Ezenkívül a céltárgyak nyilvántartásából is kikeresik villámgyorsan a lefényképezett ellenséges területről a szükséges adatokat.

Mindez a munka körülbelül egy óra alatt folyik le, egy órán belül elő vannak híva a legfrissebb légi felvételek.

»Mire a légifelvétel eljut a kiértékelőhöz.«

Az előhívó-csoport már szárítódobra tekerte fel a filmeket. Gyorsan peregnek a szárítódobok, néhány perc multán már a kiértékelőkhöz kerülhetnek a felvételek.

Nehéz, de gyors munka ez.

Megelőzően a még nedves filmet is átnézik, nincs-e rajta olyan fénykép-műszaki hiba, amely a kiértékelést megakadályozná. A fényképezőgép rosszul is működhet, a felvételek elmozdulhatnak, a fényképezett terület és a fényképezőgép között sűrűbb felhők is lehettek, amelyek a földi tárgyakat eltakarták. Előhívás közben is történhet műszaki hiba.

Az előhívás sikerült, a felvételek jók. A szárítódobra felcsavart filmeket néhány perc multán már szárazon adják át a nyilvántartó-részlegnek.

Itt pontosan berajzolják az előkészített térképekbe a felvételeken megörökített területek szegélyét. Erre azért van szükség, hogy percekben belül megállapíthassák, hogy bármely lefényképezett területről — így a jelenlegiről is — van-e már légi felvétel, mikor készítették és használható-e?

Ha ezzel végeztek: megkezdődik a *kiértékelés* nehéz, de rendkívül érdekes munkája.

»A hidat felrobbantották!«

A kiértékelők egyenként vizsgálják át a filmkockákat. Összehasonlítják az esetleg meglévő régebbi fölvételekkel, meg a térképpel. Hosszú időn át begyakorlott katonák végzik a kiértékelés munkáját. Ítéletük, megállapításuk csalhatatlan, biztos, munkájukat nagy élvezettel végzik.

Hosszú, egyenesvonalú szovjetműút látszik az egyik felvételen.

— Úgy látszik, üres — mondja a kiértékelő.

Folyó keresztezi az utat.

— *A hidat már felrobbantották!*

Valóban: a híd nem egyenesvonalú folytatása a műútnak, hanem furcsán megtörik, úgy fest, mintha oldalra kitért volna.

Nagyító alatt vizsgálják a felvételt:

— Igen, robbantották, *itt vannak a robbantás nyomai!*

A felvételek tűélesek, a nagyító minden legapróbb részletet is tökéletesen föltár.

A következő felvétel: szovjetváros, amelybe befut a kövesút. Az utcákon apró, négyszögletes valamik.

— *Tehergépkocsik* — mondja az egyik kiértékelő, amint nagyítóval nézi a képet —, jól látszik az árnyékukról...

Az előző felvételen fölfedezték, hogy a felrobbantott híd mellett egy ép híd van. Mindjárt le is mérik méreteit és megállapítják, hogy *milyen széles.*

Ez még arcvonalunk mögötti kép, gyorscsapataink a vörösöktől épségben kierőszakolt hidon már áthaladtak.

A harmadik felvételen vasútállomás: Látszik az épületek alaprajza, a házaknak *tehát* nincsen már tetejük. Bombázóink itt tökéletes munkát végeztek.

A negyedik felvételen: műút, amelyen saját gépkocsijaink haladnak. Utána kis falu, benne sok jármű — saját járműveink —, azután: műút, *látszólag üres.*

— Dehogy üres — mondja a kiértékelő —, kerékpárosaink haladnak rajta!

»Páncélosaink, kerékpárosaink a szovjet drótakadályai előtt.«

Csakugyan: az út két oldalán apró pontokból álló sorok. Szabad szemmel csak tűhegynyi pontocskáknak látni őket, a nagyító megmutatja, hogy valóban *kerékpárosok.* Köztük és tőlünk oldalt páncélosaink árnyéka látszik a felvételen. Testüket hiába keressük nagyítóval is, terep-tarka színük összeolvad az úttal. *Az árnyék azonban »elárulja«,* hogy páncélosok motorja dörög odalent.

A következő felvétel az előbbi csapatokat mutatja. De állnak! *Miért?*

Jóval előttük *zeg-zugos vonalak* metszik a földek megszokott táblasávjait.

— *Drótakadályok* — mondja a kiértékelő.

Most már az avatatlan szem is felfedezheti a drótakadályok mögött lévő friss földhányásokat, a sebtében megásott földmunka áruló nyomait.

— *Itt ásta be magát az ellenség utóvédje.*

Négyzetcentiméterről négyzetcentiméterre nézi át a kiértékelő gyakorlott szeme a felvételt:

»Rejtett szovjetütegek.«

— Az út üres... De itt, az egyik majorban fogatolt ellenséges járművek vannak... A környéken néhány facsoport... Látszólag semmit sem rejtettek el a fák alatt... De nem: *ehhez a facsoporthoz út vezet, kerekek nyoma, az útnyom hirtelen elfordul, hurokká változik... Emitt még egy hurok... És még kettő... Bizonyosan négy löveg ment tüzelőállásba a facsoport védelme alatt.*

A felvételt most a tükör-dombornéző (sztereoszkóp) alá teszik, amely feltárja a legapróbb részleteket is:

— *Valóban lövegek!*

Nagyszerűen látni, hogy *a lövegeket a szovjettüzérek hálóval letakarták, gondosan igyekeztek elrejteni őket, de a fényképezőgép szemét nem tudták félrevezetni.*

A kiértékelő minden adatát nyomban bejegyzik a térképbe, mindjárt fel is jegyzik írásban, hogy a felső vezetés számára térképen és szóban a legpontosabban megjelöljék az ellenség megsemmisítendő, leküzdendő céljait.

A sorra következő felvételen felhőfoltok takarják el a terep egy részét.

»A felderítő-fénykép bolseviki repülőteret fogott.«

— *Itt van valami az egyik felhőfolt szélén!*

A tükör-dombornéző megmutatja, hogy a mezőn is van egy ütegállás.

Két felhő között belelátott a fényképezőgép lencséje egy vörös repülőtérbe. A kiértékelő egymásután mondja társainak a fölfedezett adatokat:

— *A repülőtér keleti szélén gépek állanak sorban... Kisebb és nagyobb gépek... Összesen tizenkét nagy és öt kis gép... Egy hangár van az északkeleti részen és kisebb épületek...*

A kiértékelés munkája befejeződött, a kiértékelő munkája eredményét jelenti parancsnokának, aki a felderítés megállapításait nyomban közli a felső vezetéssel.

Hogy a felderítők munkája — fontossága következtében — mekkora kiterjedésű, arra vonatkozóan megemlítjük itt, hogy egy felderítő alakulatunk a most lefolyt jugoszláv és szovjet hadműveletek alatt kb. 50.300 km² területet fényképezett le, fényképkidolgozói 3338 m. hosszú filmet dolgoztak fel, kiértékelői pedig 10.100 darab másolatot értékeltek ki.

A kiértékelt felvételekről másolatokat és nagyításokat készítenek, esetleg könnyen áttekinthető fénytérképeket, amelyeken megjelölik a kiértékelt célokat.

Külön futárok viszik a bombázókhoz, tüzérekhez a felvételeket.

Fél nap multán már megkezdődhet a hatástűz, a megsemmisítés munkája.

A kapkodó szovjet felső vezetés esetleg nem is kapott jelentést arról, hogy nagy magasságban felettük elrepült egy magyar felderítőgép. Nem is sejtik, hogy minden lövegünknél ott van már a megsemmisítendő célpontok hajszálpontos fényképtérképe, nem tudják, hogy egyre magasabbra húzó bombázószázadunk minden gépében ott a légifénykép, amelyről jóelőre tudják, hogy az utóvéd mögött merre, hol van a »rejtett« vörös hadirepülőtér. Szinte másodpercnyi pontossággal érkeznek bombázóink a repülőtér fölé, néhány perc multán — míg odalent észbe sem kaptak — már hull a bombaeső, *egymásután gyulladnak ki a földön levő vörös gépek, robban, omlik, dől a hangár, égnek a melléképületek.*

Ugyanakkor pedig egymásután hallgattatja el tüzérségünk odalent pontos telitalálatokkal a légi felderítés által kikutatott rejtekhelyen magukat biztonságban érző vörös ütegeket.

•

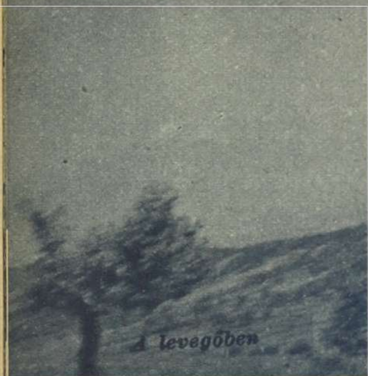
A felderítőszázad repülőterén pedig egy tökéletesen összedolgozott, nagyszerű kidolgozó- és kiértékelő-szervezet várja az újabb fényképfelvételek beérkezését, hogy munkájával előkészítse csapataink másnapi sikereit.

(R—ó.)

vitéz Horthy Istvánné A-vizsgás vitorlázórepülő

Már Vöcsök-kel repül és az idén leteszi a C-vizsgát







A levegőben

Nagy szeretettel körülvett növendéke van a magyar vitorlázórepülésnek néhány hét óta: *vitéz nagybányai Horthy Istvánné, aki a napokban szerezte meg a Hármashatárhegyen az »A« vizsgát és most készül egy Vöcsök-gépen a »B«-vizsgára.*

A hármashatárhegyi központi vitorlázótelepen nemrégiben jelent meg a magyar sportrepülés leglendületesebb irányítójának *vitéz Horthy* Istvánnak felesége. A grófnő férje mellett szerette meg a repülést és elhatározott szándéka, hogy a sportrepülés állandó művelői közé küzdi fel magát alapos tanulással.

Kétüléses, kétkormányos *Arado*-jukon hosszú légitúrát tettek és *Horthy* István időnként rendszeres repülőoktatásban részesíti fiatal feleségét. *Horthyné* fegyelmezett repülő, férje ellenőrzése mellett már felszállni is tud az *Arado*-val, útközben pedig *igen gyakran egyedül vezet.*

Néhány héttel ezelőtt kereste fel elsőízben a hármashatárhegyi központi vitorlázóterepet, ahol *Szilas* Tiborral kezdte meg a vitorlázórepülés elsajátítását.

Rövid elméleti oktatás után csúszásokat gyakorolt egy Tücsökkel a vöröskővári iskolaterepen. Három-négy csúszás után került sor az első szökdelésekre. Húsz-harminc centiméter magas levegőbeszökdelések voltak ezek, öt-hat másodperces repülőidővel, amikor a növendék még egyesegyedül az indulás és a vitorlázás érzését szokja és azt a parancsot kapja, hogy a kormányeszközöket ne használja, mert a gépnek önmagától kell levegőbelendülnie és engedelmesen földetérnie.

A levegőbeszökdelések ideje, magassága egyre nőtt. Egy-két nap mulva már tízmásodperces kisrepülések kerültek sorra és az oktató nagy örömmel látta, hogy *Horthy* Istvánné milyen nyugodt, fegyelmezett, biztoskezű repülő. Harmónikus, beidegződött kormánymozdulatokkal válaszol a széllökésekre, simán megtartja gépét a repülési vonalban. Pontosan és szorgalmasan tanul, a sportrepülő minden szükséges tulajdonságával rendelkezik.

Harminchat indulás, levegőbeszökdelés után tette le az A-vizsgát.

A Vöröskővár tetejéről indult a völgynek, *harmincöt másodpercet repült a Tücsökkel és megtett 500 méter távolságot.*

Mondani sem kell, hogy a vizsgáért »szurkoló« növendéksereg harsány éljenzésbe tört ki a sikerült A-vizsga láttán.

Szemmellátható nagy örömmel mondotta a vizsga után Horthy Istvánné:

— Higyjék el, életem egyik legnagyobb öröme volt, amikor a sima repülés után földet értem és a Vöröskővár tetejéről odahallatszott a fiúk lelkes kórusa: *A-vizsga! A-vizsga!...*

Természetes, hogy az egész repülőtelep megkülönböztetett figyelemmel és tisztelettel veszi körül *Horthy* Istvánnét, aki azonban az első perctől kezdve a leghatározottabban elutasított magától minden kiváltságos kedvezést.

— Éppen olyan sportrepülő vagyok, mint bármelyik növendék, — mondotta — és az első gépbeüléstől kezdve együtt dolgozott a többiekkel. Minden leszállása után segít az indulási helyre visszaszállítani a gépet.

Már Vöcsökben tanul, 30 fokos elhajlásokat repül jobbra-balra, ezzel rövidesen végez és *leteszi a B-vizsgát.* Alig várja, hogy fordulókat repülhessen.

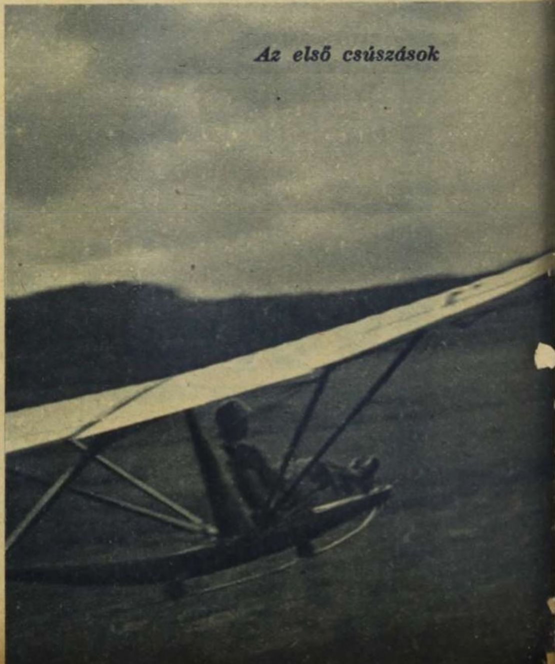
Megkérdeztük *Szilas* Tibort, hogyan van megelégedve *Horthy* Istvánnéval, a repülőnövendékkel?

— *Őszintén mondom, hogy nagyszerű tanítvány. Szívesen és lelkesen tanul, rendkívül fegyelmezetten repül, az oktatáshoz tartja magát. Kitűnő repülőérzéke van és igen jó vitorlázórepülő lesz. A C-vizsgáig még ebben az esztendőben eljut.*

(R.)



Szilas főoktató tanácsokkal látja el v. Horthy Istvánnét indulás előtt



Az első csúszások

LÉGVÉDELMI RIADÓ



(A honvéd légierők haditudósítójától.) Háború van, országos légvédelmi készültség van, elsötétítés van. Egy-két szórványos, alattomos repülőtámadáson kívül az ország sem a jugoszlávok, sem a vörösök elleni háború során súlyos, nagy veszteségekkel járó, nagyobb repülőtámadást nem élt át. Budapest légterébe ellenséges repülőgépek nem jutottak el. Mindez azért történt, mert *a magyar honi légo figyelő- és jelzőszolgálat másodpercek alatt felfedezi, felderíti a támadó ellenséges gépek számát, repülési sebességét, irányát, magasságát, minőségét.* Izig-vérig magyar tervezésű és szerkesztésű ez az elhárítási rendszer. Szinte a fantasztikumok határán jár, szinte azt kell mondani róla, hogy a korszerűségnél is előbbre van néhány lépéssel.

...A hangszóróból *Budapest I.* muzsikát harsog. Egy kattintás, a következő pillanatban mély, nyugodt, fegyelmezett katonahang szól a hangszóróból:

— *Közületek: vigyázz! Közületek: vigyázz! Közületek: vigyázz!*

Azután lassan, szótagoltan, érthetően számokat ismétel.

Először furcsa volt hallani, azután érezte, tudta a közönség, hogy a számok felsorolása bizonyára azt jelenti, hogy valahol átlépték a határt ellenséges repülőgépek és valamerre igyekeznek a magyar légtérben. Szinte figyelemmel kísérhette az ember gondolatban, hogy egy láthatatlan térképen, láthatatlan irányban hogyan áll meg és rejtőzik el a mindennapi élet a gépek elől. Ha kellett, felüvöltöttek a szirénák, ha kellett, megdördültek a légvédelmi ágyúk, a gépágyúk, vagy fényszórók sokmillió gyertyafényes csóvája vágott az égre, vagy elhárító vadászgépek motorjai dörögtek szembe a támadókkal.

Mindez másodpercek alatt!

Megpróbáljuk elmondani a magyar honi légvédelmi figyelő- és jelzőszolgálat villámmunkáját:

Az ország *légvédelmi kerületekre* van felosztva; minden kerület központjában megtalálható az a berendezés, amelyet a budapesti központban volt alkalmunk végignézni.

»Valahol Budapest környékén« másfél esztendő gondosan titkolt munkájával mélyen a föld alatt készült el az óriási légvédelmi kerületi központ, amelyhez *abban a pillanatban* beérkezik a figyelő őrsök jelentése, amint a honi lgv. fő őrsök valahol bármilyen repülőgépet felfedeztek.

Az embernek az az érzése, hogy egy megelevenedett fantasztikus regény lapjait forgatja, vagy Verne álomvilágában él a földben épült csodálatos létesítmény folyosóit, szobáit járva.

Gondosan rejtett vezetéken *állandóan friss levegő áramlik* a folyosókon, szobákban, *az év minden szakában egy és ugyanaz a hőmérsékletű, nedvességtartalmú levegő.* Igy érik el, hogy a központ különleges eszközei, szerkezetei nincsenek kitéve a levegő változásaival járó káros behatásoknak. Ez a benti levegő még abban is különbözik a kintitől, hogy nyomása valamivel nagyobb. Mindenre gondoltak a tervezésnél: A rejtett központ felett olyan vastag természetes réteg van, hogy *a legnehezebb repülőbomba sem volna képes átütni.* A belső magasabb légnyomás pedig azt a célt szolgálja, hogy *esetleges támadó gázok beszűrődését megakadályozza.* Teljesen és tökéletesen gáz- és bombabiztos tehát ez a légvédelmi központ!

Vezérkari tisztek, különleges beosztású tisztek, altisztek járnak-kelnek a folyosókon, a fehérre zománcozott és a szolgálatnak megfelelően korszerűen berendezett szobákban. A preciziós kronométer pontos és zajtalan munkája folyik itt, nincs egy felesleges hang, felesleges munka. Bőséges fényárban úszik minden, szinte nappali világítás van minden helyiségben.

Ugy kell sorra végigkísérni a műszaki meglepetések sorát, ahogyan a valóságban futnak be a jelentések mindenfelől:

Valahol, sokszáz kilométer távolságra *figyelőőrs* áll a kijelölt helyen. *Motorzúgást hall.* Távcsövével pillanatok alatt felfedezi a gépeket.

A figyelő őrszemnek nem kell időt töltenie a látottak továbbításával, társa végzi ezt. A figyelő szavára egy tárcsaszerű készülékhez megy és másodpercek alatt teremti meg az összeköttetést a központtal.

A figyelő csak számokat mond, de minden számnak megvan a maga jelentősége. Félreértés, téves értelmezés, elnézés, csaknem lehetetlen ennél a számokkal történő jelzésnél.

Egy számot háromszor gyors egymásutánban letárcsáz a készüléken a jelentő és ezzel a hármas tárcsázással *azonnal és önműködően megteremtette a közvetlen összeköttetést a központ egyik távirógépével.*

Lehet, hogy három-négy vidéki távbeszélőközponton keresztül teremtődik meg az összeköttetés. De mindez másodpercek alatt történik és önműködően, úgyhogy *az illető központok személyzete nem is tud róla, egyetlen postaközpont segítsége sem kell hozzá.* Ha a vonalon pedig éppen távolsági beszélgetés folyik, a beszélők csak azt veszik észre, hogy *»megsüketült«* a vonal. Kétszer-háromszor »hallóznak« a váratlan »vonalzavar« fellépésekor, *húsz-harminc másodperc mulva* — úgy, ahogy megszűnt — *újból helyreáll az összeköttetés a távbeszélő felek között,* akik legfeljebb csak annyit mondanak egymásnak:

— *Ugylátszik, valami vonalzavar volt...*

Ez a húsz-harminc másodperc elegendő volt arra, hogy a figyelőőrs jelentése a feltűnt repülőgépekről

szükséges *összes adatokat* a számok segítségével a központba juttassa. Minden fogalmat meghatározott szám helyettesít. A figyelő őrszem — például — ezeket mondja:

— *Tizenöt!*

Társa letárcsázza a tizenötös számot.

— *Negyvenhat!*

Ujabb tárcsázás.

És így tovább.

A számok pedig azt jelentik esetleg:

— *Tőlem északi irányból dél felé 1500 méter magasságban három darab kétmotoros ellenséges gép repül!*

Ha *saját* gép jön, akkor azt, hogy »*saját*« más számmal jelzi. Azt is tudja közölni, hogy *csak motorzajt hall*, de a gépeket nem képes felismerni a felhők miatt. Külön számjelzés van az egymotoros, a kétmotoros, a többmotoros, az alacsonyan, középmagasságban, nagy magasságban szálló egyes gépek, rajok, több gép közeledésének stb.-nek jelzésére.

A központ távírószobájában az első tárcsázás után megteremtődik az összeköttetés a figyelőőrs külön távírógépén. A felvevő a gyorsan szaladó papírszalagról a számokat figyeli. Az összeköttetés megteremtése pillanatában megnyom egy gombot, hangos csengés jelzi a szomszédos *kiértékelő helyiségben*, hogy:

— *Figyelőőrs jelentése következik!*

A gépen ott vannak az előre meghatározott számok. Minden szám mellett egy kapcsológomb. Ahogy megszületnek a szeme előtt a távírószalagon a számok, ugyanolyan sorrendben és azonnal megnyomja a megfelelő számok kapcsológombját.

Ezzel nyomban a kiértékelő tisztek elé vetíti egy óriási térképre a jelentést. Csak nézni kell a térképet és *minden* tudnivaló megjelenik rajta a figyelőőrs helyén!

Elsőnek *zöld pont* gyullad ki. Jelzi, hogy a figyelőhöz viszonyítva milyen irányból jön repülőgép.

Azután világító szavak jelennek meg a térképen:

Ellenséges

Nagy gép

Középmagasságban

Utána nyomban *világító nyíl* jelenik meg, mutatja, hogy *a figyelőőrstől nézve milyen irányban repül a gép.*

Ha nem tudja felismerni a gépet, ez a szó világít az óriási térképen: »*Ismeretlen.*«

Ha magyar vagy szövetséges gép: »*Saját.*«

Megtörténhet, hogy még van valami különleges jelentenivalója. Erre a jelentőkészülék tíz másodperccel meghosszabbítja a figyelőőrs és a központ között az összeköttetést és villámgyorsan átalakítja távíróösszeköttetésből *távbeszélgetésre.*

Az ügyeletes tiszt felveszi a távbeszélőkagylót. Meghatározott, kurta mondatot mond a kagylóba, a válasz is meghatározottan rövid, betanult:

— *A gép röplapokat szór!*

Vagy:

— *Ejtőernyősök ugrottak ki belőle.*

Mindez egy percen belül történt. A jelentést kiértékelő tiszt megnyom egy gombot a távírókészüléken, kigyullad egy lámpa, azt jelenti, hogy a jelentést átvették, *»le lehet törülni a gépről«*. Egy-két gyors mozdulat és a távírógép készen áll új jelentés felvételére.

A távbeszélőösszeköttetés pedig már visszaállt a néhány másodpercre *önműködően* igénybevett vonalakon. A kiértékelő tiszt az óriástérképen kigyulladt jelentőszavakat már néhány vonallal bejegyezte és az előttelevő térképnaplóba, — itt sem kell írni a jelentést, csak a megfelelő jelzéseket behúzni — az asztalon fekvő térképen pedig már megállapították, hogy *magasságban, távolságban, irányban hol a gép!*

Ha ellenséges gépről van szó, — amely meghatározott célja felé előretör — ezt pillanatok multán már a következő figyelőőrs jelenti a fenti módon, az óriástérkép másik helyiségénél jelennek meg a világító szavak. Most már *következtetni lehet a támadó szándékaira.*

Pillanatok alatt kapják meg a légvédelmi tüzérség, a fényszórók vagy a vadászrepülők a kiértékelt adatokat.

Egy kapcsolás, Budapest I. adása megszakadt, a riasztótiszt *mikrofónba olvassa a térképről a riasztandó közületek számait.*

Gombnyomás:

Felüvöltenek a szirénák!

Ugyanakkor vadászgépek repülnek már az ellenség elé, ugyanakkor tűzkészültségben várják a légvédelmi ütegek a gépet.

Pedig még motorzúgás sem hallatszik!

Percenként legalább hat kilométert repül a leglassúbb repülőgép is manapság, ha mindez — mondjuk — két teljes percet vett volna igénybe, az a valóságban azt jelenti, hogy legfeljebb *tizenkét kilométert repülhetett csak a támadó, már minden szükséges elhárítás működik előtte!*

...Zöld pont villan fel az óriási térképtáblán!

Hol vannak már a szovjet gépek!... Biztosan saját gép repül a figyelőőrs felé.

Valóban az! Jelenti a következő pillanatban kigyúló szó:

— *Saját!*

Természetesen minden gépről tudnak, így hát azt is tudják, hogy melyik repülőtérről hova indult milyenfajta gépünkről van szó.

Az ember csodálkozik mindezek láttán.

De csodálkoznak maguk a szakemberek is. Illetékes külföldi szakközegek elragadtatással nézték a minden elképzelhető eshetőséget számbavevő és minden emberileg lehetséges gyorsaságot megvalósító rendszert. A legjobb külföldi figyelő-, jelentő- és riasztórendszer is villámgyors, alapos, félreérthetetlen, de a magyar rendszer a gyorsabb, jobb, különb. *Természetes, hogy más, ba-*



ráti hadvezetés is örömmel veszi át.

Külön öröm, hogy ez a szinte fantasztikus elképzelés és megvalósítás *minden porcikájában színmagyar.* És hogy elképzelői, kivitelezői egytől-egyig — *katonák, magyar honvédtisztek.*

— A katona névtelen, — mondja tájékoztatónk — csak annyi tartozik a jelen esetben a repülőnyilvánosság elé, hogy *egy műszaki alezredes és egy százados gondolta ki, valósította meg a rendszert.*

Az ember szeme előtt dolgozik a villámrendszer és tamáskodva nézi mégis a hihetetlen gyorsaságot.

Megkérjük tájékoztatónkat, létesítsen összeköttetést a központból valamelyik távoli figyelőőrssel.

— Távbeszélőösszeköttetés jó lesz?

Mosolyog, hiszen látszik rólunk, hogy alig hiszünk a saját szemünknek!

Találomra kiválasztunk egy távoli őrsöt.

A kiértékelőszoba központjának kezelője öt *másodperc* mulva már beszél is az őrssel:

— *Vonalvizsgálat, a vonal rendben, vége!*

Nézzük a térképet: *Négy távoli, vidéki távbeszélőközponton keresztül kaptuk meg az összeköttetést néhány másodperc alatt.* Hosszabb időbe telik, ha az ember odahaza a lakásában átszól a szomszéd szobába.

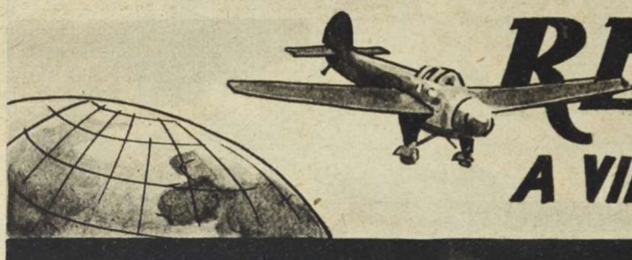
...Minden légvédelmi kerület központjában megvan ez a berendezés nálunk és a központok között is megvan a közvetlen összeköttetés.

...Most már megérti az ember, miért álcázták a vörösök szövetséges felségjelű gépekké az alattomos kassai támadáskor gépeiket. Tudták, hogy *az elhárítás pillanatok alatt a nyakukon van, ha az ötágú vörös csillagot meglátja egyetlenegy magyar figyelőőrs is!*

SZORGALMASAN REPÜLNEK A HMNRA PÉCSI KIKÉPZŐKERETÉNEK REPÜLŐNÖVENDÉKEI

A Mecsek fölött

Hazafelé



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGIPOLITIKA

A m. kir. honvéd légierők új parancsnoka. A Kormányzó Úr Őfőméltósága *vitéz Kenese Waldemár* altábornagyot, a nyugállományba visszahelyezte és a m. kir. honvéd légierők parancsnokává *nemes Rákosi Béla* altábornagyot nevezte ki.

*

Mussolini Brunó repülőszázados, a Duce másodszülött fia, augusztus 7-én Pisa közelében egy kísérleti repülőgépen végzett próbarepülés alkalmával harmadmagával együtt lezuhant és meghalt.

1919-ben született. Mindössze 22 éves volt. Ifjúkora ellenére derekasan kivette részét hazája gigantikus küzdelméből. Már 1936-ban kitüntette magát, mint repülőtiszt, az abesszin hadjáratban. 1938-ban Dél-Amerikába repült, ahol résztvett a Dél-Amerika és Olaszország közötti rendszeres légiforgalom megszervezésében. Később ugyanennek a légiforgalmi vállalatnak igazgatója lett.

Albánia megszállásakor egy repülőszázad élén állott, majd kitüntette magát a Pyreus ellen intézett légitámadásban is.

A repülősors a személyekben nem válogatós. A szárnyszegett sasfiók az Azur-flottából kihullott, de emléke felfelé szárnyal a *Balbo Italók* és a *Ferrari Arturok* útján a glóriás Itália egén, hogy láthatatlan szárnyakon továbbvezesse nemzetét a győzelemre.

A magyar repülők gondolata megrendülten, de büszkén száll a Duce felé, akinek szívéről az árnyat el kell űznie a dicsfénynek, amely a huszonkétéves hősről nemzetére árad.

*

Renzi Umberto olasz királyi repülőalezredes, a budapesti olasz követség légügyi attaséja Budapesten elhúnyt.

Renzi alezredes — mint *Mattei* tábornok utódja — alig egy esztendővel ezelőtt került Budapestre, ahol rokonszenves egyéniségét rövid idő alatt megszerették és megbecsülték. A kiváló repülőtiszt elhúnytával nemcsak az olasz királyi légierőt érte gyász, hanem Magyarország is lelkes barátját vesztette el benne. Renzi az olasz-magyar repülőkapcsolatok kimélyítésén buzgón fáradozott.

Kimagasló egyéniségét, szakértelmét és érdemeit a magyar repülők sokra értékelték és megrendülten vettek búcsút tőle augusztus 4-én a farkasréti temetőben.

*

Felvétel a légierőkhöz. A m. kir. honvéd légierők hivatásos csapattiszti hiányainak pótlása céljából a légierőknél újabb tényleges ítési lehetőség nyílt meg tartalékos tisztek és tisztjelöltek részére. Bármely fegyvernembeli tartalékos tisztek és tisztjelöltek pályázhatnak, akik 30 évesnél fiatalabbak. Kivételesen 30 és 35 év közöttiek is tekintetbe jöhetnek, de ennél idősebbek ne pályázzanak.

A megkívánt polgári képesítés: főiskola, vagy középiskolai érettségi, avagy technológia. Orvost és állatorvost nem vesznek fel. Műszaki képzettség előnyt jelent.

Részletes felvilágosítást a Honvédségi Közlöny 34. számának szabályrendeleti része tartalmaz, amely minden katonai parancsnokságnál megtekinthető. Az írásbeli kérelmeket az illetékes csapattest útján szeptember 15-ig kell a honvédelmi miniszterhez benyujtani. Az alkalmasnak látszó folyamodókat 1941 december 1-re behívják rövid felvételi vizsgára a légierők parancsnokságához, Budapestre. A végleges felvételt félévi elméleti és gyakorlati tanfolyam, majd egy évi próbaszolgálat előzi meg.

*

A Szovjet légierői az olasz »Le Vie dell' Aria« becslése szerint 50 repülő hadosztályból állottak a háború kitörésekor. Egy-egy hadosztályt 3—5 repülőezred alkot.

Az olasz forrás a szovjet légierők repülőgépállományát a háború kezdetekor 15.000-re becsülte, amelyből 30 százalék tartalék. Az alakulatok egyharmada keleten, kétharmada nyugaton volt elhelyezve.

A gépállomány 45 százaléka bombázó, 40 százaléka vadász és romboló, 15 százaléka pedig felderítő és vizi repülőgép.

Egy-egy repülőhadosztály önállóan látja el műszaki szolgálatát, külön földi szervezettel, javítóműhelyekkel és utánpótlási eszközökkel rendelkezik. Az alája tartozó támaszpontokra szállító repülőgépek, kocsipark, tartálygépkocsik stb. vannak beosztva.

A haditengerészet légierői dandárokra, illetve osztályokra és századokra tagozódnak. Egyébként négy csoportot alkotnak — a szovjet haditengerészet négy csoportja szerint. Ezek a Balti-, az északitengeri, a feketetengeri és a csendesóceáni flotta. A haditengerészet mintegy 500 repülőgéppel rendelkezett a háború elején.

Az orosz repülőgépszállító hajók száma: 3. Vízkiszorításuk 10—15.000 tonna. A vizirepülésnek ezen kívül 3 segédhajója is van.

A szovjet a légierők fejlesztéséért az utolsó két évben súlyos áldozatokat hozott, de ezt nehéz számszerűen ellenőrizni, mert nincs elég támpont a rubel belső vásárlóértékének megállapításához.

Az egységes parancsnoklást csak a legutolsó időben sikerült megoldani.

Néhány tucat ejtőernyős vadásszal is rendelkezik a szovjet hadvezetőség, valamint egy hadosztálynyi repülőgyalogsággal. A finn-szovjet háborúban azonban ezek az alakulatok nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket.

A szovjet légierők sikertelen harcainak okát olasz forrás elsősorban a kiképzés hiányában látja, amit az egységes vezetés nélkülözése okozott. Ehhez hozzájárult az orosz bombázógépek gyenge minősége, továbbá a felderítők és a vizi repülőgépek egészen közepes színvonala.

A zuhanóbombázás kérdésével csak a legutóbbi időben kezdtek el foglalkozni.

Különösen sántít a szovjet repülőipar a motorgyártás terén. A hazai motorszerkesztés csődöt mondott. Teljesen külföldi licenciákra voltak utalva s emiatt a gyártási tervben késedelmek állottak elő.

A szovjet légierők leggyengébb pontja a hiány jólképzett szakszemélyzetben és szakavatott vezető rétegben. A hozzáértő vezetők egy részét politikai okokból mellőzték és az új vezetőket nem hozzáértés, hanem politikai szempontok szerint választották ki.

*

Tomoyuku Yamashita altábornagy, a japán szárazföldi hadsereg légi erőinek felügyelője hathónapos németországi és olaszországi tanulmányútjáról kíséretével együtt hazatért. Német jelentések szerint a japán légierőket és páncélos alakulatokat a tanulmányúton gyüjtött tapasztalatok alapján rövidesen átszervezik.

KATONAI REPÜLÉS

Kinevezések. A Kormányzó Úr Őfőméltósága kinevezte a légierőknél *t. hadnaggyá* dr. *Simon* Gyula, gróf *Apponyi* Géza t. zls.-okat és *Görgényi* Lajos t. karp. őrmestert, továbbá tényleges állományú *műszaki gyakornokokká* a repülőszakmában: *Leheti* Antalt, vitéz *Papp* Jánost, *Korompai* Gyulát, *Nyirfás* Lászlót, *Mező* Pétert, *Tasnádi* Györgyöt és vitéz *Várhelyi* Kálmánt.

A honvédelmi miniszter kinevezte *t. zászlóssá: Noviczky* Ferencet, *Erdős* Bélát, *Ferenczy* Jenőt, *Mánásy* Ferencet, *Garay* Sándort, *Nádai* Józsefet, dr. *Tóth* Gyulát, *Pest* Gyulát és *Tarján* Ernőt, továbbá *t. műszaki gyakornokká* a repülőszakmában: *Bognár* Istvánt, dr. *Pozsonyi* Gábort, *Feigler* Istvánt, *Arlai* Miklóst, *Janka* Jenőt, *Sávos* Károlyt, *Bodroghy* Lajost és *Kongó* József Elemért.

*

Előléptetések a német légierők tábornoki karában. Előléptek a repülők tábornokává a következő altábornagyok: *Bogatsch, Bieneck, Andrae, Bodenschatz* (a légügyi minisztérium elnökségének főnöke) és *Kastner-Kirdorf* (a légügyi minisztérium személyzeti csoportjának főnöke).

Vezérőrnaggyá nevezték ki a következő ezredeseket: *Baur de Betaz, Nuber, Heling, Berthold* és *Muggenthaler*.

A légvédelmi tüzérség tábornokává lépett elő *August Schmidt* altábornagy.

Három új tölgyfalomb. Ihlefeld repülőszázados június 28-án, 40-ik légi győzelme után, továbbá *Balthasar* repülőszázados július 3-án, *Schnell* repülőhadnagy július 11-én megkapta a vaskereszt lovagkeresztjéhez a tölgyfalombot. A felsoroltakkal együtt a *Führer* összesen tíz repülőtisztet tüntetett ki eddig a tölgyfalombbal és rajtuk kívül nyolc egyéb fegyvernembeli tisztet.

Balthasar százados alig egy héttel később, július 11-én a Csatorna fölött vívott légi ütközetben repülőhalált halt.

*

Az Aostai herceg, aki Kelet-Afrikában 11 hónapig tartó elkeseredett küzdelem után kénytelen volt letenni a fegyvert az angol túlerő előtt, hősi ellenállásának elismeréséül az olasz király és császártól magas kitüntetést kapott.

*

Az olasz légierők tábornoki karában a következő előléptetések történtek. Hadtesttábornokká lépett elő *Renato Mazzucco* és *Vittorio Marchesi* altábornagy. Dandártábornok lett: *Enrico Grande, Fernando Raffaelli, Francesco Cutry* és *Mario Boschi* ezredes. A repülő műszaki szolgálatban vezérőrnagy lett *Mario Mele* ezredes.

*

A japán légierő és tengerészeti alakulatok Indokína légi és tengerészeti támaszpontjainak megszállását augusztus 4-én befejezték.

*

Trautloff német őrnagy repülőezrede augusztus 1-én aratta *1000-ik légi győzelmét* a keleti arcvonal fölött. A legyőzött 1000 gép közül a szovjet gépek száma 621.

*

Perzsia légi felségjogát brit felderítő repülőgépek ismételten megsértették.

A brit légierők vesztesége 1941 január 1-től július 31-ig — illetékes német forrás szerint — 1607 repülőgép.

A Szovjet augusztus 10-ig több mint 10.000 repülőgépet vesztett.

*

A kenti herceg repülőgépen Kanadába érkezett, hogy megszemlélje a brit légierők kanadai kiképzőtáborait.

*

Spanyol repülők indultak Németországba, hogy csatlakozzanak ahhoz a spanyol önkéntes hadosztályhoz, amely résztvesz a Szovjet elleni küzdelemben.

*

Szíriából visszaérkezett Algírba az a két francia repülőszázad, amelyet Észak-Afrikából küldtek Szíriába erősítésül az angol-francia konfliktus kitörése idején. *Weygand* tábornok a repülők fölött szemlét tartott. A díszszemlén *Vuillemin* repülőtábornok, a légierők volt vezérkari főnöke is jelen volt. *Weygand* hadi keresztet adományozott a visszatért repülőszázadoknak.

LÉGIFORGALOM

A Budapest—Zágráb—Velence—Milanó vonalon augusztus 4-én megindult a légiforgalom. A gépek kedden, csütörtökön és szombaton repülnek Budapestről Milánó felé, hétfőn, szerdán és pénteken pedig Milánóból Budapest felé. A menetidő a két végállomás között kb. 5 óra. A forgalmat most az olasz, ALI, később valószínűleg a MALERT bonyolítja le.

Az olasz légiforgalom élére új vezető került: *Velardi*.

*

A német-szovjet háború megindulása miatt egyes európai légivonalakon ideiglenesen szünetelt a forgalom. A szovjet arcvonal keletre szorításával a forgalom a legtöbb vonalon most újból megindult. Így zavartalanul közlekednek a repülőgépek Svédország és Finnország, Svédország és Németország, Dánia és Svédország, Svájc és Németország között. Sőt új vonalakon is üzem indul. Így például a bécs—zágrábi vonal meghosszabbodik Szarajevóig s a román Lares újból üzembe akarja helyezni a légijáratokat Bukarest és Csernovic között.

Egyedül a moszkvai vonal szünetel. Gépek azért arra is indulnak, de posta helyett egyelőre más rakománnyal.

*

Tallin és Helsinki között a német-szovjet háború első időszakában szovjet vadászgépek a tenger fölött lelőtték a finn légiforgalmi társaság egyik Junkers-repülőgépét. A repülőgép utasai: 2 német, 2 francia, 1 svéd és 1 amerikai meghalt. A gép rakományát, közte a francia futárpostát, egy szovjet búvárhajó vette a fedélzetére és lefoglalta.

*

A francia légiforgalmat újjászervezik.

REPÜLŐSPORT

Bräutigam Ottó, a kiváló német vitorlázó repülő a szovjet hadszíntér fölött repülőhalált halt. A világhírű müncheni pilóta a német vitorlázó repülők legjobbjai közé tartozott. Nevéhez fűződik a rhön—brünni 502 km-es vitorlázó célrepülés. A motornélküli repülés nemzetközi tanulmányi bizottságának legmagasabb kitüntetését viselte és 1938-ban neki ítélték oda a Hitler Adolf-alapítvány második díját a vitorlázórepülés terén elért kimagasló érdemeiért.

*

Whitney Straight, az ismert amerikai sportrepülő a francia partok fölött repülőhalált halt. *Straight* egy amerikai dollármilliomos fia volt, aki megszerezte az angol állampolgárságot és belépett a brit légierők kötelékébe. Itt érte utól a repülőhalál.

*

Bibesco herceg, a Nemzetközi Aero Szövetség (F. A. I.) elnöke Bukarestben meghalt. A román herceg a nemzetközi repülőkapcsolatok fenntartására igen sokat áldozott s a háború kitörése óta azon fáradozott, hogy a sebesült és fogságba került repülők részére hatékony segítséget biztosítson. Ebbeli törekvését nem sok siker kísérte.

Svájcban, az Albis-magaslaton augusztus 16 és 24-e között motornélküli repülőtáborozást tartanak.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

Beszélgetés Udettel. A »Zürcher Zeitung« a következőket írja: »Az a hír terjedt el külföldön az utóbbi napokban, hogy *Udet Ernő* vezérezredes, aki a német légügyi minisztérium műszaki csoportjának élén áll, *öngyilkosságot követett el.* A propaganda-minisztérium közbenjárására az *United Press* tudósítójának most módjában állott a híresztelés hamis voltáról személyesen meggyőződni.

Udet vezérezredes hivatalában: a légügyi minisztériumban fogadta az *United Press* munkatársát és vele negyedórán át kedélyesen elbeszélgetett. *Udet* előtt egy halmaz külföldi sajtótudósítás feküdt, amely mind arról számolt be, hogy a gyüjtőtáborban öngyilkosságot követett el, miután állásától — a szovjet hadjárattal szemben kifejtett ellenvéleménye miatt — felmentették. *Udet*, mikor ezeket a tudósításokat hangosan felolvasta, harsogó kacagásban tört ki helyenként s az egész ügyet a humoros oldaláról fogta fel.

A vezérezredes a német légierőkről — az *United Press* tudósítójának kezdeményezésére — nem volt hajlandó eszmecserét folytatni, de teljes megelégedésnek adott kifejezést a német repülőknek a szovjet légierőkkel szemben kivívott teljesítményei fölött.«

(A svájci lap a cikket az *United Press* tudósításakép közölte és Berlinből keltezte.)

*

Rossz benyomást keltett Amerikában a Szovjetnek az a kívánsága, hogy az Egyesült Államok sürgősen szállítson a Szovjetnek 200 korszerű bombázó-repülőgépet (»repülőerőd«-öt). Köztudomású, hogy Amerika nem tud annyi repülőgépet előteremteni, amennyire az ABCD-államokon (Amerikán, Britannián, Chinán és Dutch-Indián = Holland-Indián) kívül még a Szovjetnek is szükséges volna.

Sztalin viszont azzal érvelt, hogy a németek légi felsőbbsége hamarosan további visszavonulásra és Moszkva, valamint Leningrád feladására fogja kényszeríteni a szovjet hadvezetőséget.

A tartályhajóhiány miatt a szovjet hadvezetőségnek azt a kívánságát is teljesíthetetlennek mondják, hogy az Unió nagymennyiségű repülőüzemanyagot szállítson sürgősen a szovjetorosz kikötőkbe.

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

ADOMÁNYOK AZ ALAPRA

»A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap« Intézőbizottsága az Alap részére 1941. július havában érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza.

Virághalmy Jenő Püspökhatvan 8.54 P, Porcsin Gyula Derecske 7.— P, Chernelház Damanya község 20.— P. Bács-Bodrog vm. Baja 250.— P, Fogyasztási szövetkezet Alsópél 20.— P, dr. Bierbauer Virgil Bp. 20.— P, Áll. elemi népiskola Ada 15.— P, Gr. Schönbern-Buchenn uradalom gazd. főintézősége Beregszász 100.— P, Bartha Edit Ungvár 10.— P, Sikeres István Gyula 10.— P, Sármán Tibor Kispest 5.— P, Sümeg község 100.— P, Pécs szab. kir. város 1250.— P, Marsalekné dr. Székely Zsuzsa Albertfalva 5.— P, Szakácsy Dániel 1.— P, Nyilaskeresztes Párt Nemetbólyi Szervezete 14.68 P, Mesterháza község 10.— P, Keresztes Nővérek rk. polg. leányiskola Igazgatósága Nagyatád 12.— P, Ölbő község 40.— P, Pósfa község 40.— P, Alsószeleste község 40.— P, Darula Károlyné Vecsés 50.— P, Nagyatádi Iparosok Társasköre Nagyatád 56.40 P, Hangya Szövetkezet Inárcs 20.— P, Salgótarján város 100.— P. Hökkön Tivadar Bp. 3.— P, Sárvár község 250.— P, Tajnasári község 32.— P, Bpesti Férfiszabók Ipartestülete 100.— P, Wohl Lajos Párisi Bazár Székesfehérvár 3.— P, Tilner Mária Bp. 6.— P, Jászberény megyei város 300.— P, Ujpest m. város 2000.— P, Horváth Gyula és neje Szakony 200.— P, Szenc község 350.— P, Szegedi Kenderfonógyár Rt. Szeged 50.— P, Wimpassing-Reithoffer egyesült ruggyantaárugyárak Bp. 50.— P, Magyar Kender-, Len- és Jutaipar Rt. Bp. 20.— P, Szabó Zsombor, Etele és Csaba Bp. 20.— P, dr. Katona Gábor és családja Esztergom 15.— P, özv. Kesztler Árpádné és Aranka Bp. 10.— P, 14/ö. »Holló« cserkészcsapat Esztergom 82.88 P, 1940/41-ben érettségizett ifjak adománya Dombóvárról 176.— P, Zalay Artúr Bp. 20.— P, özv. dr. Forbáth Frigyesné Bp. 5.— P, Szociális Testvérek Társasága Bp. 10.— P, Heinisch-Garay-család Rákospalota 20.— P, Gulyás Gusztáv Bp. 5.— P, VI/1. légvédelmi ágyús üteg 3.16 P, Demetrovits mérnök textilgyára Bp. 100.— P, Vödrös Janka Bp. 10.— P, Vásárosfalu község 5.— P, Virághalmy Jenő Püspökhatvan 3.50 P, Pozsonyboldogfa község 20.— P, Székelykeresztúri »Kaszinó« adománya 105.— P, Grossmann Jakab Szerencs 198.80 P.

Welsben, a Felső-Duna mellett repülőgyár létesült.

Az SNC-repülőmotorgyár (azelőtt Lorraine) a Párizs melletti Argenteuilben újból megkezdi működését. Élére a francia sportrepülés egyik úttörője: *Henri Chollat*, az aeroszövetség főtitkára került.

*

René Couzinet francia repülőgépszerkesztőt hívták meg Braziliába, az állami repülőgépgyár műszaki vezetőjéül.

*

A »J—18« Szovjet-Oroszország legújabb vadász együlésese, amely egyúttal teljesítmény tekintetében is a legjobb, szerkezetében angol hatásra emlékeztet. Felszerelés tekintetében azonban — *angol források szerint is* — messze elmarad a német gépek felszerelése mögött.

*

James Callandert, a Vickers—Armstrong-gyár igazgatóját az angol király nemesi rangra emelte.

*

Tilos a repülőbenzinkivitel Amerikából. Roosevelt betiltotta a repülőbenzin és olaj kivitelét a nyugati féltekére, kivéve a Brit Világbirodalmat és azokat a meg nem szállott országokat, amelyek a tengellyel szemben ellenséges magatartást tanusítanak.

*

Bastillon francia repülőtábornokot a vichy-i kormány letartóztatta.

*

Balfour kapitány, angol légügyi államtitkár átrepült az Atlanti-óceánon, hogy megszemlélje a kanadai brit repülőközpontokat. Utját nem sok szerencse kísérte, mert a gép a Prince Edward-sziget mellett, a kanadai partok elérése előtt leszállni kényszerült.

Az angol repülőiparügyi minisztériumban Arthur Matthewst és *Patrick Henessyt* nemessé avatták, míg *Bulman* őrnagyot, a repülőmotorosztály vezetőjét a Birodalmi-renddel tüntették ki.

*

Moszkva légvédelmi parancsnokának tragédiája. A GPU egy különítménye Sztalin utasítása alapján Moszkva légvédelmi parancsnokát agyonlőtte. A halálos ítéletre az adott okot, hogy Moszkva légvédelmi előkészületei hiányosak voltak.

Dayton fekete szombatja. Az amerikai Dayton környékén július 26-án négy súlyos repülőbaleset történt. Egy hivatalos postai küldeményekkel megrakott bombázórepülőgép lezuhant. Két Hudson-típusú, Angliának szánt bombázó a földön ment tönkre. Egy csapatszállítórepülőgép a levegőben gyulladt ki és szintén lezuhant.

(Dayton, ahol ez a sok baleset történt: fontos szerepet játszott a repülés történetében. Itt emelkedett először a levegőbe a Wright-testvérek repülőgépe 1903-ban.)



ÉN IS REPÜLŐ LESZEK...

REGÉNY. IRTA: MÓNOS FERENC

(6)

András kimászott a gépből, Lacit is kisegítette. Nyujtózkodtak, forogtak, Andris körülsétálta a gépet.

Látod a jég nyomát, Laci? A szárnyakra mutatott. A cellonvásznat sok helyütt átütötte, apró lyukakat vert bele a jég.

Mit csináltál a vihar alatt? — kérdezte —, egyszer hátranéztem, nem láttalak.

Bebújtam a műszerfal mögé — mondotta szakszerűen a fiú. — A jég csak a hátamat verte, annak meg nem árt. Jó vastag ez a bőrruha. A lábamnál egész rakás jég gyült össze. Már azt hittem, hogy nem lesz vége ennek a bolond időnek. Féltél? Hát... bizony... de azért tudtam, hogy nem lesz baj. Értem. Ha otthon elmondom, milyen útunk volt, el sem hiszik.

Erre eszükbejutott a repülés és a kis csoport, a csoportból világító fehér zsebkendő.

Hol lehetünk?

András őszintén felelt.

Fogalmam sincs... valahol a Kárpátokban — elromlott az iránytű, nem tudtam tájékozódni.

Egyszóval?...

Magyarországon nem, az biztos, állapította meg András. Június végén hófödte hegy nincs Csonka-Magyarországon. A kopasz hegytetőre mutatott, amelynek csúcsán most kergetett át a szél egy felhőfoszlányt. Mielőtt valamit tennénk, a gépet helyezzük biztonságba. Idehallgass Laci.

Tessék.

A dolgok neheze még csak most kezdődik. Derék, bátor fiú vagy, megmondom egyenesen, sok veszélyt és előre nem látott nehézséget kell kikerülnünk. Minden erőnket össze kell szednünk, hogy ismét megláthassuk a mi földünket. Kemény magyar honvédszívvel együtt küzdünk tovább.

Laci tekintete elszántan és boldogan csillogott. Erre várt ő évek óta. Ilyen harcos napokat kívánt mindig, hogy megmutassa — ő is férfi, talpig ember a javából. Nem fogsz bennem csalódni, kiáltott — kitartok melletted és — és... itt a hangja elakadt.

Jól van Laci. Ezt vártam tőled. Andris kezet nyujtott.

Elfordult, rövid szünet után egészen más hangon megszólalt.

Most pedig lemegyünk a völgybe, lakott helyet keresünk. Ennivalót és benzint szerzünk. Előbb azonban a gépet a legelő hosszanti irányába fordítjuk és a kormányokat rögzítjük, nehogy egy hirtelen támadt erősebb szél a csürőlapokat összeverje. Hátramentek a gép farkához, rövid munka után a gépet megfordították. Andris a podgyásztartóból köteleket vett elő és rövid vasrudakat.

Hozz egy nagyobb követ Laci az erdő széléről.

Azzal majd beverjük ezeket itt, kampós vasrudakra mutatott. Fölülről láttam, van ott elég kő. Én is láttam, mondta Laci. Idővel jó megfigyelő leszel, nevetett András. Ugorj, addig kicsavarom a botkormányt. Bemászott az ülésbe.

Laci a kövek között kiválasztott két hosszúkásat, melyeknek jó fogásuk van és elég nehezek voltak.

A gép felől András kiáltását hallotta. Laci... Laci...

Mi van? — rohanni kezdett.

Idenézz, ez aztán a főnyeremény.

András kezében egy fehér fonott kosár volt. Olyanféle, amiben a falusiak a tojást hordják a piacra.

Laci a géphez ért.

Mi ez? Miért örülsz oly nagyon?

Fogd meg — benyujtotta a kosarat — és nézz bele. Fürgén egy lendülettel Laci mellé ugrott le.

A kosárban volt egy rúd mákos- és egy rúd dióskalács és körülbelül két kiló kenyér, egy egész csirke sütve, egy libacomb és egy libamell szintén sütve, három darab főtt tojás és két tojásnak a héja. Két páros kolbász, összesen körülbelül egy méter húsz centiméter hosszúságban. Két teli üveg, a kétliteresben bor, a másikban, a hétdecisben rum volt. A kosár alján volt még két doboz cipőkrém, bakancsszíj, egy kis fűrész és kalapács.

Laci értetlenül nézett Andrisra.

Te számítottál arra, hogy...

Ugyan... a János, az a... ennek a gépnek a szerelője itt tízóraizott a csomagból, amit az ángyikája küldött. Mikor a gépbe szálltunk, ijedtében itt felejtette.

Mit érdemel az az ember, aki ilyen fegyelmetlenséget követ el?

Nem tudom, mondta Laci, szeme azonban a kolbászról a kalácsra ugrált és vissza.

Egy hétre becsukatom, ha hazamegyek, utána megjutalmazom. Most pedig lássunk neki. Kezdjük talán a csirkével? Jó? Az égen még sötét felhők kergették egymást, ők azonban majdnem tökéletesen boldogok voltak. A csirke hamar eltünt, a mákoskalácsot is a csirke után küldték. Andris a szájához vette a borosüveget, de mielőtt ivott volna, eszébe jutott valami. Hopp, majdnem elfelejtettem, éljen a János ángyikája. Ezt az ő egészségére iszom.

Laci teleszájjal dünnyögte: Ugy van... Ugy van... Hagyjál nekem is.

Mikor ezzel is megvoltak, Andris az egyik rúd kolbászt kettétörte, egyik darabot a zsebébe dugta, a másikat Lacinak adta. Tedd el. Jó lesz az útra, vágj hozzá kenyeret is. Körülnéztek, jól megjegyezték a helyet, ahol a gép állt. A kopasz hegycsúcs majd visszavezeti őket, ha esetleg eltévednének, jegyezte meg Andris útközben. A tisztáson túl fenyőerdő borította a hegyoldalt. Csend és sötétség vette körül a két figyelő szemmel, óvatosan haladó férfit. A vastagon borított földek csúszóssá tették cipőiket, mint a lúd a jégen, lépkedtek lefelé a hegyoldalon. A lejtő menedékes részén Laci törte meg a csendet.

Vajjon miért küldték Jánosnak a fűrészt és kalapácsot? — Afféle fúró, faragó ember — válaszolta Andris, bizonyára otthonról kérte a lombfűrész munkához.

Az erdő széléhez értek. A köd már felszállt, a völgy két oldalához épített faluhoz értek. A falu szélső házai Andriséktól három-négyszáz lépésnyire húzódtak meg a fák között. Kettőzött óvatossággal osontak tovább a falu szélén, egy libákat őrző leányt pillantottak meg.

Laci.

Tessék?

Most mutasd meg, hogy mit tudsz. Menj a kislányhoz, vedd ki belőle, hogy hol vagyunk és azt, hol tudunk benzint szerezni! Azért küldtelek téged, mert fiatalabb vagy, tőled nem ijed meg. Ha valami baj lenne, kiálts vagy fuss vissza. Laci a legelő szélén körbement és a lányt hátulról szólította meg. Párpercnyi beszélgetés után intett Andrásnak.

Ő a barátom, mutatta be az odaérkező Andrást a lánynak. Tizennégy év körüli, kékszemű, font szőkehajú lány tekintett Andrásra. Veron elmondta, hogy a falu közepén van az üzlet, ott mindent lehet kapni, a benzin és a petróleum hátul van, egy nyitott színben, bádogkannákban, magyarázta Laci. A távolból tülök hangját hozta a szél. Jön haza a csorda, mondta a lány. Apám is, meg akik az erdőben dolgoznak, itthon lesznek nemsokára.

Andris zsebeiben keresgélt, valamit akart adni emlékbe.

Végül az órájára pillantott, — lecsatolta, pont öt óra — átvillant az agyán

Zsuzsika képe, most kellene vele találkozni, sóhajtott.

Itt van Veron, tedd el emlékbe. Lacihoz fordult. Siessünk.

A falu fölött, a hegyoldal szélén osontak végig, addig a helyig, ahol az üzletet sejtették.

Kérdezted a falu nevét a lánytól, Laci?

Igen, de olyan kerékbetört nevet mondott, hogy nem tudtam megjegyezni. Sok r és s betű volt benne. Ez biztos. Megálltak. Andris a házakra mutatott. Látod azt a széles udvari házat? Amelyiknek új fazsindely van a tetején?

Igen, azt a szatócsüzletet, sok kosár van az udvaron és ládák.

Várj meg itt, most én megyek le. András eltűnt a fák között. Jó tíz perc mulva bukkant elő a völgy aljában, amint az élősövény kerítés mellett osont a ház hátsó része felé. András óvatosan lépett ki a fészer mögül. Laci elhűlve látta, hogy egy hatalmas kutya dühös ugatással ugrott Andrásnak. A kutya ugatása hamarosan halk, rekedt hörgésbe fulladt. András két kézzel elkapta a torkát és úgy átszorította, hogy az állat csak nyöszörögni tudott. András ráfeküdt a kutyára és a kutya torka hang nélkül összeroppant. A kutya és az ember küzdelmét a házból nem vette észre senki. Az elnyúlt kutyát András a sövény tövébe dobta. András eltűnt a fészerben. Az udvar csendes és kihalt volt. Két csirkét látott Laci a ládák között mozogni.

Azokat is elhozhatná András, gondolta Laci, megsütnénk odafenn. Hosszú percek után előtünt András, két nagy bádogkannával a kezében.

Laci talpa alatt égett a talaj. Eléjemegyek, rövid habozás után megindult. Laci, mondtam, maradj a helyeden. Laci elszégyelte magát. Segíteni akartam, András. A kannákra néztek.

Negyven liter van egyben — egyben — mondta Andris. Ezt most itt lerakjuk, mégegyszer fordulok és hozok egy kisebbet is. Azt majd te cipeled, Lacikám. Mire a hegytetőre értek, teljesen besö tétedett és a gép körvonalait csak közvetlen közelről ismerték meg.

Laci megtörölte a homlokát. Kifáradtam egy kicsit, mondta ziháló hangon. Igen, felelte Andris. Szép munkát végeztünk. Most rögtön bebujsz a bőrruhába, kibontod a kosarat, megterítesz két személyre, addig én szedek egy kis rőzsét.

Később vacsora után Andris a csomagtartóból kivette a motorborító vásznat, Laci feje alá rakta. Igyekezz elaludni Laci, holnap nehéz napunk lesz, szükség lesz minden erődre. No csak aludj szépen. András a tur mellé ült és megpróbálta gondolatait rendezni és terveket szőtt a szabadulásra. Körülbelül tudta, hogy mit fog csinálni, töprengés közben egy-egy ágat dobott a tűzre, a sercegő, fellobbanó tűznél figyelte Lacit. Az hamarosan mély álomba merült. András még várt egy darabig, majd felkelt, bőrruhájával beterítette az alvó fiút. A következő pillanatban megindult a lejtő felé és eltűnt a vaksötét éjszakában.

Laci álmában otthon járt. Látta édesapját és a házukat. Apja a ház kapujában és kezében egy óriási zsebkendőt tartott, a zsebkendőben különféle ábrák voltak és közepén Veron szőke kékszemű fejét látta, majd az iskolában találta magát az osztályban a fiúk között és felelni hívták ki a táblához. Elsőfokú egyismeretlenű egyenleteket kellett megoldania és ő folyton a csillagmotorról beszélt, hogy milyen jó és megbízható a csillagmotor. A tanár türelmetlenül rákiáltott, Kálmán Laci, miről beszélsz.

Valaki megrázta a vállát, hirtelen felriadt.

András mosolygó arcát látta maga előtt. Ébredj Laci, indulunk nemsokára. Talpraugrott. Az ég tiszta mélykéken ragyogott, a kelő nap sugarai a szemközti hófödte kopasz hegyen ragyogott. Odanézz, mutatott András észak felé. Az északi látóhatár szélén három repülőgép keringett.

Minket keresnek, — lelkendezett Laci — értünk jönnek.

Igen — mondta mély hangon András. De nem a magyarok, hanem az ellenség. Laci kővémeredt.

Hogyan? kiáltott — az ellenség. Igen, nézz ide, mutatott a balszárny mellett álló kannákra.

Röviden elmondta, hogy az éj folyamán százhatvan liter benzint hozott két fordulat alatt és egy kis kannát, amivel a benzint áttöltötte a szárnytartályba. És én aludtam ezalatt, szégyenkezett Laci.

— Ezt tetted a legjobban — mondta András, a te munkád most kezdődik. Megtanítalak géppuskát kezelni!

Ejha... én?

Igen, gyere. Andris a géppuskakeret ülő-hevedereit leakasztotta, a kerek, töltényekkel tele dobot a géppuska adogatója fölé helyezte. Igy ni, most beülsz, az ejtőernyőt felcsatolod, röviden elmondom, hogyan kell célozni. Az irányzék és a céltüske hegye a célban legyen, kicsit alatta úgy jobb, hadarta Laci. Hát ez remek. András átölelte Lacit — honnan tudod? — Puskával lőttem eleget, apám mindig fenyegetett, amikor megtudta, hogy az övét használom, a végén vett egy gyakorló puskát, a tanyákon azóta egy veréb sincs.

Igen, most már egyenesbe vagyunk, lelkendezett Andris. Megrúgatom a motort, addig helyezkedj el az ülésben. Előrement és a légcsavart áthajtotta egypárszor. Közben egypárszor szaggatott mondatokkal ismertette Laci előtt a történteket. Amikor másodszor ment benzinért, Veront a kannáknál találta. Fel akart jönni ide, mondta, hogy otthon kiszedték belőle, hogy kitől kapta az órát. Sokan látták a gépet és összefüggésbe hozták a gépet az órával. A fűszeres megtalálta a döglött kutyát, az egész falu lázban van és telefonáltak a legközelebbi városba, ez a falu gyűlöli a magyarokat, hogy miért? Maguk sem tudják. Veron küldött egy kendőt, Laci kihúzta a zsebéből, itt van la, fogd. Én adtam az órát, de kaptam ezt a kendőt. Lacinak hirtelen melege lett és erősen nézte a géppuska csövét. Jobbkeze úgy simogatta a puskacsövet, mintha szőke leányhaj lett volna.

Én nem bánom, motyogta, tarisd meg a kendőt. Andris nevetett. Nesze, Laci, tedd csak el, kapok én otthon mástól. Beugrott a pilótaülésbe, bekapcsolta a gyujtást. A gázkart enyhén megnyomta, a gyujtáskart, megforgatta a motort és mintha tudta volna, mi a kötelessége, azonnal beugrott.

Andris hátrakiáltott. Lacikám, csak a célzótüskét figyeld! Kicsit alája, minden ötödik töltény irányjelző. Látni fogod a találatot. Ha lesz találat, gondolta magában András. A három gép már a hósipkás hegycsúcs mögött körözött. ideje, hogy induljanak.

Andris azonnal teljes gázt adott a motorra. A gép ugrott egyet s mint a parittya köve, süvítve rohanni kezdett. A tisztás tulsó vége pokoli gyorsasággal közeledett. Andris a gépet az utolsó pillanatig a földhöz szorította. A fák előtt 20 méterrel megrántotta a magassági kormányt. A gép közvetlenül a fák koronája fölé emelkedett. Andris beszúrt balra és a balforduló közepén megnyomta a magassági kormányt, a gép orra a falu felé zuhant, a völgy két oldala a motor hangját százszorosan verte vissza. Kacsák, libák, emberek bolond módra repültek, rohantak, amerre láttak. Istenítéletnek látták a falura induló gépet. András a fűszeres háza fölött a völgy hosszára fordította a gépet és a hegynyeregig emelkedett. A gép egyet ugrott és eltűnt a hegynyereg mögött.

Andris terve az volt, hogy a völgyek és hegycsúcsok között alacsonyan repülve, ki tudja kerülni az őket kereső gépek figyelmét. A negyedik völgy átrepülése után megnyugodott, felhúzta a gépet a napfényben úszó hegycsúcsok felé és a napot a gép hátába véve, egyenesen nekivágta nyugatnak. Levette a gázt és a motort »hasznospont«-ra járatta, úgy, hogy a legkevesebb fogyasztással haladjon a gép hazafelé. Ez az elgondolás röviden megbosszulta magát. A gép alatt hegykúpok sorakoztak egymás mellett, hosszú völgyek mélyén keskeny utak húzódtak, a mérhetetlenül nagykiterjedésű erdők között. Andrász a műszereket figyelte, hol a végtelen erdőben gyönyörködött, amikor egy rántást érzett a vállán. Hátrafordult. Laci a nap felé mutatott. Három pontot látott a láthatár fölött egyenesen feléjük tartani. Andris elhúzta a száját. Lacira nézett.

Kezdődik a tánc, mutatta a tekintete; utána a gázkart tövig bevágta. A motor felbőgött, a sebességmérő ugrásszerűen emelkedett háromszáz kilométer fölé, a gép orrát a vízszintes alá nyomta, a merevítőhuzalok éles hangon fütyültek, a sebesség elérte a 350 kilométert. Az életükért futottak a hegyek fölött. Idegettépő pillanatok következtek, a három gép mind közelebb férkőzött Andrisékhoz. Hátranézett... Vadászgépek! Hiába futok előlük, gondolta, óh, csak volna motorgéppuskám! A másik pillanatban egy kék csíkot látott a szárny alatt előrefutni.

Aha, már lőnek! Ugyanakkor a háta mögött is megindult a géppuskaropogás. A kékszürke csíkok mint a szerpentinek Szilveszterkor, körülölelték a gépet, egyik a szárny alatt, a másik a törzs mellett szaladt előre.

Elég jól céloznak, gondolta, és tehetetlen dühvel csikorgatta fogait. Szegény Kálmán Laci, nappal szemben lő, ez is a támadóiknak kedvez. Arra is gondolt, hogy hintázó mozdulatokkal kerüli ki a lövéseket, de ezt a gondolatát azonnal elvetette. Laci sem tud lőni akkor és esetleg rosszul is lesz. Egy újabb gyors sorozat után hátrapillantott. Laci géppuskájából kiinduló kékesszürke csík, a nyomjelzők útja, a legközelebbi repülőgép törzse alatt szaladt a mélyen elterülő erdőkbe. De most a csík pontosan beletalált a motorba és a következő pillanatban fekete füstöt

okádva, jobb fordulóba kezdett. A forduló végén láng csapott ki a szárnyak közül, a gép föld felé fordulva dugóhúzóba esett és lezuhant.

Örömujjongás látszott Laci lőporfüstös arcán, ahogy András tekintetét kereste. A lezuhant gép helyére a másik ugrott be, míg a harmadik alulról emelkedett a gép törzse felé irányított lövésekkel. Ez aztán el is találta a jobbszárny közepét, tisztán látták, hogy a lövedék útja a szárnyon keresztülhaladt. Andris feszülten figyelte a szárnyat, vajjon kigyulladt-e. A saját géppuskájuk hangja hirtelen elhalt, megszűnt. Andris hátranézett, első gondolata az volt, hogy talán akadály van a puskában vagy a tölténydob kiürült. Laci boldogan mutatott lefelé. A második gép most zuhant le égve, követve az előző dicstelen útját. Zuhanás közben majdnem ráesett az alul repülő gépre. Az, látva, hogy egyedül maradt, hátraarcot csinált és eltűnt a hegyek között.

András elengedte a botkormányt, a két kezét összekulcsolva üdvözölte Lacit, az boldogan mosolyogva vette le nyakáról Veron kendőjét és arcáról törülgette a lőporfüstöt. Laci előtt álomnak tűnt az egész harc, sportnak vette és nem is gondolt arra, hogy esetleg ő zuhanhatott volna le ugyanúgy, mint a két ellenfele.

Édesapjára gondolt, aki már talán meg is siratta és Veronra, aki biztosan megsiratta.

Vissza fogok menni és... és... megmutatom a kendőjét, hogy megőriztem. Igy még egy vakációm se kezdődött, gondolta, másé sem, az biztos.

Milyen jó lesz ősszel a hatodikban, milyen jó.

A gép mintha megérezte volna, hogy két boldog ember ül a gyomrában, vidáman duruzsolva húzott el a lapályossá vált vidék felett.

A föld, a falvak és utak ismerősen integettek András felé és ahogy várta, pár perc mulva Debrecen felé érkeztek. Nem szállok le, így határozott magában, csak alacsonyan elhúzok a repülőtér felé, hadd lássák a lajstromjelet a barátok, mire Pestre érünk, a hírünk bizonyára megelőz.

Egyórai repülés után, amelyet végig ragyogó napfényben tettek meg, szinte jutalmul az elszenvedett viszontagságokért, megérkeztek a Duna partjára és amikor András levette a gázt és a gép sikláskor beállt a szélirányban, látták, hogy az egész repülőtér személyzete kinn áll a repülőtér szélén és amikor a vajleszállás után a gép a startolásra gurult, András óvatosságból kikapcsolta a gyujtást, nehogy a forgó légcsavar a gép elé rohanó tömegből valakit elüssön. A tömeg élén egy katona és egy civil szaladt, minden tekintélyt eldobva. A parancsnok és Laci apja voltak ők. Andris kimászott, Laci is egy ugrással földre toppant.

Laci apja elkapta, megforgatta, keblére ölelte.

Fiam, drága fiam, én... én... én... már azt hittem... elfordult és zsebkendőt vett elő, a szemeit törülgette.

Laci, apja vállát simogatva, halkan szólt.

Apám, de édesapám... nincs semmi baj... sőt.

Andris szavai a hirtelen csöndben katonásan pattogtak.

Őrnagy úr, alázatosan jelentem, két leszállás és két légi győzelem.

A tömeg felmorajlott, a parancsnok közelebb lépett.

Hogyan, két légi győzelem?

András most egy arcot pillantott meg a tömegben, egy arcot, amelyet — tudta — sohasem felejthet el és amely az ő számára mindent jelent.

Zsuzsika boldog, könnyes szemekkel ugrott András nyakába.

Andris, édes Andrisom. Andris zavartan simogatta Zsuzsika haját, arcát, közben félszemmel parancsokára pillantott. S az tapintatosan, mosolyát elrejtve, Laci apja felé fordult.

Nyugodj meg, kis csacsim. Itt vagyok és nagyon-nagyon szeretlek. Édes egyetlenem.

Katonás beszámolásról szó sem lehetett, mindenki azonnal akarta tudni a két fiú kalandos történetét. Azok egymás szájából kapkodták a szavakat. Emlékszel, a jég hogy kopogott és a leszállás mily remekül sikerült. Na, na, csak olyan átlagos volt, válaszolta erre Andris. És a mákoskalács és a csirkecomb! Andris körülnézett. A mákszínruhás, kerekképű szerelők szélén állt János, a foltosképű.

Héjj János, üdvözlöm az ángyikádat. Ja, igen jó falatokat küldött nekem. Jól esett nekünk. Miért nem vagy aratási szabadságon?

Nem tudtam elmenni, míg biztosat nem tudtam a zászlós úrról.

Amikor elbeszélésükben a légi győzelemhez értek, itt Laci elhallgatott és pirulva hallgatta Andrist. Kitüntetésre terjesztelek fel benneteket, mondotta a parancsnok. Szerencsénk volt, szerénykedett Andris, épp úgy lelőhettek volna ők, mint ahogy én végeztem velük. Ott vannak a lyukak a szárnyba, ha egy kicsit idébb csúszik, nekünk harangoznak. Mindenki a géphez fordult és azt vette szemügyre, a kalandos sétarepülés harmadik hősét. A két másik hős egyedül maradt, azaz csak Laci maradt egyedül, Andris Zsuzsikával.

Vártál haza, édes?...

Oh, András, én... valahogy éreztem, hogy nem történhetett volna bajod, annyit imádkoztam érted és az Isten még mindig meghallgatta az imádságomat. Tágranyílt, boldogan ragyogó szemei Andrison csüggtek.

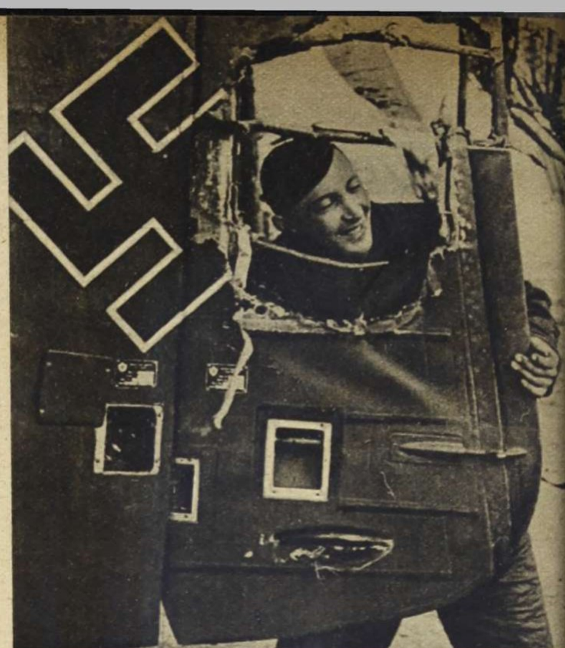
Ugy-e, te is?... Igen, én is nagyon, roppant...

Andris akkor úgy érezte, hogy felesleges minden szó, magához vonta Zsuzsit. Szájuk hosszú forró csókban találkozott. Laci kezében egy kendőt simogatott és egy arc jelent meg előtte, mosolygó, szőkehajú, kékszemű arc.

Visszamegyek, Veron, suttogta, viszszamegyek és elhozlak, vagy én is ott maradok.

(Vége)

Minden erőpróbát kiállanak a német gépek



Ezt is kibírja a német gép! Egy Henschel Hs. 126. felderítőgép ilyen légvédelmi ágyú találattal jött sikeresen haza

Nap-nap után hallunk, olvasunk a német légihaderő csodálatos teljesítményeiről. Német repülők támadtak meg először a hadtörténelemben hatalmas hadihajókat és értek el súlyos találatokat rajtuk. Mindenütt beleavatkoztak a földi erők harcaiba és erőteljes támadásaikkal lehetővé tették, hogy a német hadsereg valóban el is érje azokat az átütő és döntő sikereket, amelyek már mindannyiunk tudatában élnek. Legújabban a vörös légierő zúzódik darabokra a Luftwaffe pörölycsapásai alatt.

A légiháború nem babra megy, ez a legkomolyabb, élet-halálharc. Nem csoda, hogy itt is kapnak egy-két találatot a német gépek. De az a csodálatos, hogy minden súlyos találat ellenére a gépek legnagyobb része mégis eléri a honi támaszpontokat.

Majdnem mindennapos esemény, hogy egy-egy Heinkel bombázó száznál több találattal, gyakran szétlőtt kormányokkal éri el repülőterét és többé-kevésbé simán leszáll. Az egyik Heinkel bombázó például 4 órával társai mögött ért haza. Mindenki már elveszettnek hitte. Kiderült, hogy Skócia felett egyik motorját szétlőtték és egy motorral, azt gondoson kimélve, szépen lassan mégis csak hazacammogott a jó öreg madár. De még a Heinkel bombázók történetében is sokat jelent, hogy az egyik He. 111. P. gép 783 géppuskatalálat ellenére, súlyosan sebesült személyzetével mégis elérte északfranciaországi támaszpontját.

Ezek a teljesítmények eléggé beszédes bizonyítékai a német gépek megbízható építésének. Ilyen gépekben bízik is a repülő!

Az elpusztíthatatlan öreg Junkers Ju. 52. szállítógépekről rengeteg legenda forog közszájon. Mégis nem múlik el hét anélkül, hogy ezek a jó öreg masinák ne bizonyítanák be újból és újból nagyszerű építésüket. Francioországban történt, hogy az egyik Ju. 52. utánpótlást szállított mélyen be ellenséges területre, az egyik előretolt páncélos oszlopnak. Visszafelé jövet egy Morane 405. vadászgép támadta meg, bizonyára könnyű áldozatot látott benne. Ismeretlen oknál fogva a vadász egy pillanattal elkésett támadásával s ezért inkább alulról igyekezett hozzáférkőzni ellenfeléhez. A Junkers pilótája éppen ugyanabban a pillanatban nyomta lefelé a gépet, amikor a francia vadász felrántotta a Morane-t. Egyik sem kerülhetett, az összeütközésnek be kellett következnie. Teljes sebességgel rohant bele a francia vadász a nagy német szállítógépbe és bizony alaposan összerázta a bennülőket. De míg a Morane tört szárnnyal, használhatatlanná vált motorral és légcsavarral hanyatthomlok lezuhant, addig a Ju. tátongó hassal ugyan, de mégis csak biztosan hazatért. A Balkánon is bebizonyosodott a német gépek tökéletes építése. Kréta repülőterein bizony nagyszámmal mentek tönkre a szállítógépek, mégis a szállított katonák közül alig valaki szenvedett sérülést. Ez ismét a Junkers 52. építését dicséri.

A Junkers zuhanóbombázók nem sokban maradnak el »nagymamájuktól«, az 52-estől! Emlékszünk még, hogy a lengyel hadjáratban egy Ju. 87. futómű nélkül tért haza és mégis simán leszállt. Egyik-másiknak eltörték a csűrőit (ez már igen komoly sérülés, amit alig bir ki gép), volt olyan, amely teljesen ellőtt oldalkormánnyal tért haza. A Ju. 87. gyengébb védőfegyverzetéért bőségesen pótolt a gép biztonságos, széttörhetetlen felépítése.

A Ju. 88. nem cáfolt rá a családi jóhirnévre. Hatalmas sérülésekkel tértek haza 88-asok, átlyuggatott törzzsel, letört szárnyvéggel. A legnagyobb szenzáció alig egy pár napja következett be. Egy Junkers 88-as gép megtámadott egy angol torpedórombolót. Valahogyan elszámíthatta magát a gép pilótája, mert túlságosan mélyre csapott le gépével. A felvételkor (ilyenkor a pilóta nem kormányozhatja a gépet, mert az önműködő felvevőberendezés irányítja azt) a gép annyira mélyre került, hogy pontosan elvitte az angol romboló árbócát. Az árbóc vége alaposan felhasította a gép törzsét, kb. 4 méter hosszúságban felszakadt a fémburkolat és mindennek tetejébe még a hajó árbócának vége is benne maradt a gép törzsében. A furcsa vadászzsákmányt alaposan meg is csodálták a repülőtéren. Ekkora erőpróbát még aligha állott ki repülőgép.

Igy megérthetjük azt is, miért használják olyan nagy előszeretettel világszerte a német repülőgépeket a légiforgalomban is. A Junkers 52. mindenütt bevált és sokszor nem várt bűvészmutatványokkal mentette meg a bennülők életét. Braziliában történt, hogy a Syndicato Condor egyik nagy Ju. 52./3m. vízigépe teljes ködben 200 méter magasságban egy, a térképen nem jelzett akadályt érintett. Ez elvitte a jobboldali úszót, a motor olajvezetékét, eltörte és így ez a motor használhatatlanná vált. A pilóta nem vesztette el hidegvérét, hanem továbbrepült Bahiá-ig, ott még a hajnali szürkületben egy órát repült, mert éjjel nem merte megkockáztatni a kényszerleszállást. Ezután leszállt egy úszóra, olyan ügyesen, hogy a jobbszárny a vízfelület felett siklott és így még segített is a leszállásban. Csak, mikor a gép lelassult és megállt, merült mélyebbre, de ez nem okozott rajta semmi sérülést. A Ju. 52. igen erős építésű szárnyközéprésze már sok-sok utas életét mentette meg hegyek között és más borzalmas terepen végrehajtott kényszerleszállásoknál. Az egyik német szállítógép ködben leszállva észrevétlenül egy cölöpöt súrolt és a balszárnyvégből letört egy 1 m hosszú darabot. Ezután ismét felszállt és a legközelebbi ködmentes repülőtérig repült és ott simán leszállt. Ekkor derült csak ki, hogy a szárnyvégből letörött egy darab.

Ezek a kis kiragadott történetek máris elég fényes bizonyítékai a német gépanyag elsőrendű minőségének. Kétségbevonhatatlanul mutatják, hogy nincsen olyan erőpróba, amit a német gépek ki ne állnának.



Egy német Ju. 88. zuhanóbombázó támadásánál egy angol rombolóra annyira mélyre csapott le, hogy a romboló árbóca felhasította a gép alját. Az árbóc vége a gép törzsében maradt. A gép ennek ellenére simán hazatért

PILLANATKÉPEK A SZOMBATHELYI MOTOROS KIKÉPZŐKERET ÉLETÉBŐL, AKNASZLATINÁN

Előttünk a Kőhát fenséges bércei. Körülöttünk a máramarosi hegyek. Erdő és hegy, hegy és erdő, amerre csak ellátunk. A határról a Hoverla havas csúcsa évezredes fenséggel néz felénk. Olyan az egész, mint egy kővémeredt háborgó tenger.

A bércek között kicsiny sasfészek: az aknaszlatinai repülőtér.

Igaz, hogy elég nedves sasfészek. Esőben nincs hiány. Alig száradtak fel a tegnapi tócsák, szinte perenyi pontossággal jön az utánpótlás. Békáknak és rizstermelőknek való idő ez, nem repülőknek. De tudjuk a jelszót: »És *mégis* repülünk!«

✱

A növendékekben dúl a buzgalom. Érvényesülési lehetőség bőven akad. Kezdődik a gépápolás. Szegény kis Bückerek úgy néznek ki egy-egy repülés után, mint a két hét után először pocsolyába kieresztett malacok. Még a Pitotcsőből is kanalazni lehet a sarat.

De egy negyedóra mulva már ragyogó tiszták! Működik a szivacs, a törlőrongy, no meg a vízsugár. (Ez ugyan olykor furcsa irányt vesz, mint az a gép alatt fekvő növendék nem éppen barátságos csatakiáltásából kiderül.) Egyik a légcsavart simogatja — persze csak csinján, mert még meleg a motor és az ördög nem alszik — a másik a szélvédőről törli le a — sarat...

✱

Látogatónk is bőven akad. Egyszer egy elemi iskola apró magyarjait hozták el az »apáca nénik«, a gyerekek kerekre nyílt szemmel nézik a gépeket és az egyik kislány majdnem sírásra görbülő szájjal veszi tudomásul, hogy nem viszik el repülni. Van nagy nevetés, mikor a légcsavarszél belekap a kis kabátokba és elviszi a sapkájukat.

A mármarosszigeti felsőipariskola növendékei is vágyó szemmel néznek a felszálló gépmadarak után. Mikor a »repülős fődoktor úr« — így hívták a helybeliek a keret orvosát — megkérdezte tőlük, hogy ki akar pilóta lenni, tizenöt fiú közül mindjárt tíz jelentkező akadt. Elláttuk őket felvilágosítással, talán már fut is a kérvényük.

✱

Volt egy Stukánk is. Félreértés ne essék: nem repülőgép, hanem — kutya. Gyönyörű barna Dobermann, bekóborolt a repülőtérre és igen megbarátkozott a közétkezéssel. Stukának azért neveztük el, mert mindent »megsturcolt«. Fecskét, gémet, repülőgépet, bár a jámborabb szárnyasokat sem vetette meg. El is kerülték a libák meg a kacsák messzire a repülőteret. Modora nem éppen kifogástalan. Amikor egy iskola növendékei elmerülve nézték a gépeket, Stuka azonnal átlátta az előnyös harchelyzetet. Az ellenséges elhárítást kijátszva rárontott a földön heverő tízóraikra és rövid idő alatt elsüllyesztett négy tízórait — a gyomrába. Mikor a figyelőszolgálat egyik károsult ijedt vészkiáltásának képében működésbe lépett, Stuka beadta a gázt és merész ívben behúzott a bokrok közé. Egyébként szereti a rendet: szürke pokrócra le sem fekszik, kizárólag a főoktatói fehér takarón tudja sáros fájdalmait kipihenni.

✱

Eleinte vártuk a szép időt. Hiába. Így hát sárban, vízben kezdtük el a gyakorló repülést. Persze sokkal nehezebben ment, de azzal vigasztalódtunk, hogy egy rendes repülőtéren másképen fog menni. A talaj nagyon fogja a gépet, szinte hárompont helyzetből kell indulnunk, a kerékleszállás pedig legalább is nem ajánlatos. De nem búsultunk rajta. A jobbat könnyebb lesz megszokni a rossz után, mint fordítva.

✱

Az első napokban komoly műszaki hibák voltak a gép körül. Kiderült pl., hogy a huzalok fordítva vannak bekötve, a gép akkor megy fölfelé, ha nyomják, ha balra lépnek be, jobbra fordul és egyéb ilyen titokzatos jelenségek. Az oktatók nem is vették észre, csak a növendékek. A furcsa csak az volt, hogy az ellenőrzésnél minden jól működött. Annál kevésbé, ha a növendék kezébe került odafönn a bot. Idővel mind ritkábban fordult elő, de akadt növendék, aki kitartott eredeti észrevétele mellett. Titokban ismét kivizsgálták a dolgot. Az eredmény meglepő volt. Kiderült, hogy a hibaforrás a ***növendék*** volt. Forradalmasítani akarta a kormányzást, azonban a gép sehogy sem akarta megszokni az új rendszert. Szegény növendék mit tehetett: maradt a régi módszernél és elhatározta, hogy mégis az oktató útmutatása szerint csinálja a dolgokat. Azonban, ha senki sem látja, bizonyára megcsóválja a fejét.

✱

Közben kitört a háború. Csapataink egy része arra vonult fel. Sokan akkor láttuk először a honvédség gépesített csapatait. Hatalmas volt a lelkesedés! Dübörögtek a páncélkocsik, a terepjárók, a harckocsik, halkan suhantak a kerékpárosok. Ragyogó arccal néztünk egymásra, mert ilyen nagyszabású látványt eddig talán még a német híradókban sem láttunk. Jöttek szakadatlanul, rendben, porosan és vidáman. Isten segítse őket — ez volt mindannyiunk gondolata. Talán ez a forró kívánságunk is hajtja a pompás motorokat a Kárpátok nehéz útjain és Galicia sármezőin keresztül az elsöprő győzelemre.

✱

Hajnal. A havasok még alusznak ködpárnáikon, mikor motorbúgás szakítja szét a csendet. A figyelő izgatottan keres a távcsővel. Megvan! Magyar bombázó! De itt a többi is. Mint diadalmas győzelmi harsona, zúg a légcsavarok indulója. Már talpon is van mindenki. Kezdjük számolni a gépeket. Tizenkettő... tizennyolc... huszonhárom... Káprázik a szemünk. Most fürge vadászok csillogó ezüstteste rajzza körül őket. Egyszer csak az egyik raj előreszökken, a többi utána. Irány: Észak! Huszonöt ember néz utánuk a repülőtérről — lélek nélkül. Mert a lelkük, a szeretetük, aggódó bátorításuk ott feszül a pilóták karjában, a célzókészülékre hajló megfigyelő szemében, a géppuskalövész billentyűre görbült ujjában, a rádiókészülékek lámpáinak izzásában. Igen, mi is ott jártunk a szovjetföld felett, mi is láttuk a becsapódó bombák nyomán levegőbe repülő viaduktokat és vasútállomásokat, a riadtan szétugró gépkocsioszlopokat és a kis vattacsomókat, amint dühösen keresték a halálthozó acélmadarakat. És mi is éreztük velük együtt a jól végzett munka, a repülésre termett magyar akarat diadalát, amikor jöttek visszafelé, könnyen, vidáman, győzelmesen.

✱

Lelkes izgalom vett erőt mindenkin, mikor puskákat kaptunk. Rövid, szükségszerű kiképzés után vártuk a támadó ejtőernyősöket. És minden reggel volt egy kis csalódottság az arcokon. A beosztott, no meg a be nem osztott figyelők hiába figyeltek, az ejtőernyősök csak nem jöttek! Hej, pedig ha...

✱

Aztán jött az átköltözködési parancs. A repülési tilalom miatt ugyanis megállt a kiképzésünk. Gyorsan berakodtunk és útbaindultunk. Felkészültünk a »jól értesültek« kellő anyaggal való ellátására is. Ugyanis feltűnt, hogy minél messzebbről jött valaki hozzánk, annál szenzációsabbat »tudott«. A körösmezei vonat egyhalottas meggéppuskázása száz halottal járó pusztító bombázássá lépett elő. Volt, aki kitartóan kereste a repülőtéren a bombatölcséreket.

Azt az állításunkat pedig, hogy csak egyszer volt egy tízperces légiriadónk, egyenesen hiszékenységükkel való visszaélésnek tekintették. Ezért megbeszéltük, hogy az első »jólértesültre« ráduplázunk. »Szenzációira« azt feleljük, hogy az semmi, Máramarosszigeten már benn vannak a vörösök. És mikor felhangzik a kérdés: biztos? — azt feleljük: persze, a foglyok! Kipróbáltuk a módszert, a hatás nem maradt el!

✱

Hála a katonai irányításnak, rövid idő alatt megérkeztünk Pécsre. És kétheti kényszerű megszakítás után végre ismét repültünk! Pompás, száraz repülőtér, jó időjárás, a pécsi keret szerető fogadtatása elfeledtette velünk a szlatinai sarat, esőt, repülési tilalmat. Volt ugyan még egy komoly hibája Szlatinának, igaz, hogy erről kevesen tudtak. Az egyik növendék — oktatójának többszöri figyelmeztetése ellenére — következetesen teljes gázzal igyekezett leszállni. Az oktatója — látva igyekezetének eredménytelenségét — megkérte a keret főorvosát, hogy vizsgálja meg a növendéket. A vizsgálat meglepő eredménnyel járt. A »repülős fődoktor úr« azon kérdésére, hogy miért nem vette el a gázt, azt felelte:

— Nem találtam meg a *hosszúfalat!* Pécsett már megtalálja.

Pihent erővel lendültünk neki a repülésnek és egy héten belül megmutatkozott a nehéz viszonyok között végzett munka gyümölcse. Mindenki egyedülrepülő lett. Czirmay százados úrnak már büszkén mutattuk be tudásunkat.

*

Az egyedülrepülés fogalma körül egy kis zavar van. Az oktatók azt mondják: elengedem a növendéket. A növendékek: elengedem az oktatót, t. i. a gépből. Hogy melyiknek van igaza? Biztosan a növendékeknek. (Jelen sorok írója ugyanis szintén növendék.) Azután az oktató sokkal rosszabbul érzi magát a földön, mint először egyedülrepülő növendéke a levegőben. Ennek a rossz érzésének a növendék egyéni kormánymozdulataival kapcsolatban olykor röpke szavakban kifejezést is ad. (Ennek szószerinti idézését nyomdatechnikai okokból mellőzzük.) Különösen azt veszik rossznéven, hogy egyik-másik — valószínűleg túlzó baráti vonzalomtól hajtva — majdnem a mezőn várakozók szelíd körében szállt le. Ilyenkor minden oktató állattani ismereteit fitogtatja.

*

Befejezésül még egy készülő, forradalmi újításról adunk előzetes jelentést. A jelleszállás biztosítására a leszállójelt terepjáró aljazatra szerelve olyan szerkezettel látják el, hogy mindig a leszálló gép alá megy. Tévedés kizárva. A szerkezet egészen egyszerű: paraboloid kondenzorral ellátott ultrastereoszkópos fotocella, kardanikusan fellógatva. Biztos hírek szerint a gép alá tolható repülőtér megoldása is várható.

Szombathelyi motorosok.

A Magyar Aero Szövetség 1941. évi XIX. Országos Repülőmodelversenyének szabályzata

I. A verseny céljai:

Amikor a mai rendkívüli helyzetben is megrendezzük Országos Repülőmodel-versenyünket, kettős célt tűztünk magunk elé:

1. Az ifjúságnak az említett nehéz körülmények ellenére is módot kívánunk nyujtani teljesítményeik összehasonlítására, az újítások bemutatására és nemzetközi csúcsteljesítmények felállítására, hogy ekként érdeklődését a repülés iránt a korszerű követelményeknek megfelelően mind szélesebb rétegekben felébresszük, ébrentartsuk és fokozzuk, s a verseny keretében kívánunk módot nyujtani arra is, hogy fejlesszük modelezőink egymás iránti bajtársiasságát és versenyzési kedvét.

2. A repülőmodelezés honi jellegü fejlesztését kívánjuk előmozdítani azzal, hogy a verseny keretében csak magyar tervezésű modelek nevezését fogadjuk el.

II. A versenyek neme:

Az ezévi Országos Repülőmodel-Verseny két főrészre tagozódik:

A) Vitorlázó repülőmodelek versenye;

B) Motoros repülőmodelek versenye.

Minden versenyszámban csak az F. A. I. általános rekordszabályzatának megfelelően épített repülőmodelek vehetnek részt.

A) Vitorlázó repülőmodelek:

1. Vitorlázó repülőmodelek lejtőmentén, kézből indítva;

2. Vitorlázó repülőmodelek sík terepen valamely magas indítási móddal indítva.

A versenyek időtartam versenyek, amelyeken a model által elért távolságok csak abban az esetben jönnek tokintetbe, ha megtalálási helyük 1:25.000 léptékü térképen 5 százalék pontossággal mérhető.

B) Motoros modelek:

1. Gumimotoros repülőmodelek földről indítva;

2. Gumimotoros repülőmodelek kézből indítva;

3. Gumimotoros modelek sebességi versenye földi indítással;

4. Gumimotoros modelek sebességi versenye kézi indítással;

5. Mechanikai motoros modelek versenye földi indítással.

III. A verseny színhelye, napja és a versenynap beosztása:

1. Az A) 1. pont alatti vitorlázó repülőmodelek lejtőmenti versenyét 1941 szeptember hó 28-án, a budaörsi motornélküli repülőterepen az időjárásnak megfelelően kiválasztott tereprészen tartjuk. Gyülekezés: a budaörs—farkashegyi széljelzőnél.

2. A B) 1—5. pontok alatti motoros repülőmodelek versenyét 1941 október hó 5-én a nagyrákosi gyakorlótéren rendezzük. Gyülekezés: a pólópálya közelében, az előre kijelölt versenytábornál.

3. Az A) 2. pont alatti vitorlázó repülőmodelek sík terepen indított versenyét 1941 október hó 12-én ugyancsak a nagyrákosi gyakorlótéren tartjuk. Gyülekezés mint a 2. pontban.

A versenyek időbeosztása hozzávetőlegesen a következő lesz:

Reggel 8 órakor: Gyülekezés a verseny színhelyén (késve érkezők a versenyen nem vehetnek részt).

8—9 óráig: A versenyzők elhelyezkedése a versenytábor területén a számukra kijelölt helyen; a modelek előkészítése a műszaki felülvizsgálatra.

9—10 óráig: A repülőmodelek műszaki felülvizsgálata.

10—14 óráig: A verseny lebonyolítása.

14—15 óráig: Ebédszünet.

15—17 óráig: A verseny folytatása.

18 órakor: Eredményhirdetés és a díjak kiosztása.

IV. Nevezés:

1. A versenyre minden magyarhonos repülőmodelező benevezhet, aki valamely Ifjúsági Aerokör tagja és eddig épített repülőmodeljei egyikével legalább 1 perces teljesítményt ért el, amelyet a nevezési lap megfelelő rovatában a tanárelnök igazol.

2. Egyesületen kívül álló (egyéni) modelezők csak a Magyar Aero Szövetség előzetes engedélyével vehetnek részt. Az engedélyt a nevezési lap megfelelő rovatának kitöltésével kell kérni.

3. A versenyen minden modelező versenyszámonként egy, legfeljebb két (ez esetben különböző típusú) sajátkészítésű, az F. A. I. szabályzatának megfelelő építésű repülőmodellel nevezhet be.

4. Nevezési határidő: 1941 szeptember 20-án déli 12 óra.

5. Nevezési díj: repülőmodelként 20 fillér, ami a nevezési lappal egyidejüleg bélyegben is beküldhető.

6. Benevezni csak az erre a célra kiadott hivatalos nevezési ürlapon lehet. A nevezési ürlapokat a Magyar Aero Szövetségnél kell igényelni és azokat olvasható írással gondosan kitöltve, ugyancsak a Magyar Aero Szövetség címére kell beküldeni a nevezési díjjal együtt.

7. Minden egyes repülőmodelt minden egyes versenyszámra külön nevezési lapon kell bejelenteni.

8. Ifjúsági aerókörökhöz (repülőmodelező csoportokhoz) tartozó modelezők nevezési lapját a tanárelnök, illetve a csoport vezetője aláírásával igazolni tartozik.

9. A versenyen csak azok a repülőmodelezők vehetnek részt, akik szabályszerűen beneveztek és akiknek nevezését a versenyrendezőség elfogadta.

Amennyiben a verseny rendezősége a nevezést nem fogadja el, úgy a nevezési ürlapot szeptember 25-ig a feladónak visszaküldi.

10. A Magyar Aero Szövetség Repülőmodelező Osztálya a hivatalos órák alatt (hétköznapokon szombat kivételével 8—14 óráig, szombaton 8—12 óráig és hétfőn délután 5—8 óráig) az érdeklődőknek készséggel ad a versenyre vonatkozó további felvilágosításokat.

V. Általános versenyszabályok:

1. A versenyre csak a F. A. I. általános rekordszabályzat előírásainak megfelelően épített repülőmodelek nevezhetők be. A modelek műszaki és indítási követeményeire vonatkozóan az F. A. I. modelrekord szabályzatának idevágó határozatai érvényesek.

2. A repülőmodeleknek a versenyre való oda- és visszaszállításáról a versenyzők maguk tartoznak gondoskodni. Sérülésekért, törésekért, valamint harmadik személyeknek okozott károkért a verseny rendezősége semminemű felelősséget nem vállal.

3. A versenyzők a helyszínre való megérkezésük után a repülőmodelek felülvizsgálatával megbízott közegnél jelentkeznek, majd a felülvizsgálat megtörténte után modeleikkel a versenytáborban sorakoznak fel. Minden versenyző a helyszínen kapott startszámnak megfelelő helyet foglalja és a tábort csak indokolt esetben, a versenyrendezőség engedélyével hagyhatja el.

4. A modelek beállításához szükséges próbarepülések a verseny vezetősége által meghatározott helyen és módon a verseny ideje alatt is végezhetők.

5. Az egyes versenyszámok sorrendjét a versenyvezetőség a helyszínen állapítja meg. Az indítás sorrendjét az egyes versenyszámokon belül viszont a verseny rendezősége a beérkezett nevezések alapján már előzetesen sorshúzás által dönti el.

6. A versenyző repülőmodeljét minden egyes versenyszámban, amelyre benevezett, két ízben indíthatja. Indokolt esetben a versenyvezetőség a versenyző kérelmére még egy pótindítást engedélyezhet.

7. A sebességi versenyben minden egyes modelt kétszer kell indítani éspedig egyszer hátszélben és egyszer ellenszélben. Indokolt esetekben egy-egy pótindítás engedélyezhető.

8. 10 másodpercen aluli időtartam minden indítás alkalmával hibás indításnak számít és megismételhető. Két hibás indítás azonban egy befejezett indításnak számít.

9. Az indítás az indító felszólítására 1 percen belül kötelező. Starthalasztást kérő versenyző helyett a sorrendben utána következő versenyző indít. a starthalasztást kérő versenyző pedig sorrendben az utolsó helyre kerül.

10. Minden egyes versenyszámon belül a második indításra csak akkor kerülhet a sor, hogyha az első indítást már az összes repülőmodelek befejezték. A verseny rendezősége, ha azt az időjárási viszonyok, vagy a verseny menete megkívánja, az egy modelre eső indítás számát a verseny eredményessége érdekében csökkentheti, illetve növelheti.

11. A model repülősúlyának csökkentése, egyes alkatrészek kivétele, kicserélés, illetve elejtése folytán a versenyben nincs megengedve. Amennyiben

a model a verseny folyamán törést szenved, pótalkatrész felszerelése nincs megengedve. A model bármilyen törése javítható, de csak előre kidolgozott pótalkatrészek felhasználása nélkül.

12. A model építéséhez csak hazai termésű, illetve termelésü anyagok használhatók fel.

13. Kívánatos, hogy a versenyen résztvevő modelezők lehetőleg a következő műszaki kérdések helyes megoldását is szem előtt tartsák: könnyen oldódó és elcsúszást kizáró szárny-törzs összeillesztés; közép-, illetve vállszárnyú modelek törzs - szárny átmenetének aerodynamikailag gondos megoldása; a model aerodynamikailag tökéletes kidolgozása a siklószám növelése érdekében.

14. A versenyen résztvevő modeleket típusaik szerint (faroknélküli, kacsa, stb.) nem különítjük el, hogy a különböző elrendezésű szerkezetek repülőtulajdonságainak összehasonlítása és technikai fejlesztési iránya szembetűnő legyen.

VI. Teljesítmények elbírálása:

1. A legkisebb megkívánt teljesítmény mindhárom versenynapon 1 perces repülés. Kisebb időtartamú repüléseket a versenybíróság nem díjaz.

2. A repülés időtartama attól az időponttól kezdődik, amidőn a repülőmodel szabadon a levegőbe emelkedik, illetve indítószervétől elválik és addig az időpontig tart, ameddig a model az időmérők szeme elől eltűnik. Távolsági repülések csak abban az esetben jönnek tekintetbe, ha megtalálási helyük 1:25.000 léptékű térképen 5 százalék pontossággal lemérhetők.

3. A model helyezését a verseny folyamán hivatalosan megengedett indítások alkalmával elért legnagyobb repülési idő szabja meg.

VII. Díjazás:

1. A díjakat a Magyar Aero Szövetség, továbbá az érdekelt hatóságok és a repülés ügyének pártfogói adományozzák.

2. A díjakat a versenyzők számának megfelelően és a beérkezett adományok mérve szerint a zsüri lehetőleg akként fogja megállapítani, hogy minden egyes versenyszámban legalább a két legjobb eredmény díjazható legyen.

3. A díjak elosztása és az egyes díjak odaítélése a zsüri kizárólagos hatáskörébe tartozik. A zsüri döntése ellen fellebbezésnek helye nincs.

4. A zsürinek jogában áll különleges teljesítményeket (nemzeti vagy nemzetközi rekord), illetve elismerésre méltó szerkesztési megoldásokat, vagy feltűnően gondos kivitelezésű repülőmodeleket méltányos külön díjazásban részesíteni.

5. Az ifjúsági aerokörök közül azokat, akik a csapatversenyben a legjobb átlagteljesítményt tudják felmutatni, csapatdíjjal jutalmazzuk. A csapatversenyben oly ifjúsági aeroköröket veszünk tekintetbe, akik a versenyre legalább 4 tagjukat küldik ki. A helyezést a csapat 3 legjobb teljesítményét elérő tagja által elért pontszámok összege (1 másodperc = 1 pont) szabja meg.

VIII. Nemzeti, illetve nemzetközi csúcsteljesítmények hitelesítése:

A verseny keretében elért legjobb teljesítményeket nemzeti, illetve nemzetközi csúcsként fogjuk hitelesíteni, amennyiben ezek a teljesítmények az érvényben lévő csúcsokat az F. A. I. csúcsszabályzata szerint megdöntik.

IX. Teljesítmények hitelesítése a rendszeresített jelvények elnyerése céljából.

Mindazok a versenyzők, akik a verseny keretében oly eredményeket érnek el, amelyek a MAESz által rendszeresített jelvények odaítéléséhez szükségesek, külön jegyzőkönyvi hitelesítés nélkül megkapják a megfelelő jelvényt, illetve a jelvény viselésére jogosító igazolványt a jelvény árának utánvételezése mellett. A jelvény ára 1.— P.

X. A verseny esetleges elhalasztása:

Tekintettel arra, hogy az általános nemzetközi helyzet nem engedi meg a meteorológiai jelentések alapján történő előrejelzést, a MAESz-nek nem áll módjában a Meteorológiai Intézet ilyen irányú tájékoztatását igénybe venni. Igy a versenyt a MAESz bármilyen időjárás mellett is a jelzett időben tartja meg.

Budapest, 1941 augusztus hó.

A verseny rendezősége.

KIS HIREK

A Magyar Szárnyak új helyiségbe költözött. Már az év elején, amikor erőteljes lendülettel indult meg a Magyar Szárnyak fővárosi és vidéki szervezése, kicsinynek bizonyult az üllői úti négyszobás szerkesztőségi és kiadóhivatali helyiségünk. A nehéz lakásviszonyokra való tekintettel nem tudtuk a helyiségkérdést másként megoldani, minthogy lapunk irattárát és raktárát ideiglenesen másutt helyeztük el. De ez csak félmegoldás volt. Végre azonban augusztus elsejével sikerült új helyiséget bérelnünk és a Király-utca 93. számú házban elhelyezni szerkesztőségi és kiadóhivatali hivatalainkat. Az új helyiség két utcára nyilik modern berendezéssel és telefónközponttal. A költözködéssel kapcsolatosan telefónszámunk is megváltozott és a jövőben a Magyar Szárnyak hívószáma: 222—422.

A VII. Nemzetközi Balatoni Sporthét rendezősége felkérte a Magyar Aero Szövetséget, hogy augusztus 31-én Siófok—Balatonkilitin repülőnapot rendezzen. A repülőnapot Országos Repülő Csillagtúra vezeti be. Lesznek látványos repülések, ballonvadászat és ejtőernyős mutatványok.

Peller György ujságírónak, aki három évvel ezelőtt Hajduszoboszlónál hat budapesti ujságírótársával lezuhant egy repülőgépről, most síremléket állítottak, amelyet augusztus 10-én kegyeletes ünnepség keretében avattak fel.

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

Életrajz. Csak vázlatokat adhatunk, életrajzot nem, mert erre most nincs helyünk. Mölders ma 28 éves. Pályafutása Spanyolországban kezdődött. Az ott aratott 14 légigyőzelméért valamennyi nagy spanyol kitüntetést megkapta. Ekkor lett soronkívül százados. 1940 októberében pedig 60. légigyőzelme alkalmából alezredessé nevezte ki Hitler vezér. — **Fogadás.** Ön nyerte meg, mert a rosszul tömött fogak már 7500 méternyi magasságban is fájni kezdenek. Igy hát érthető, hogy a pilóták fogvizsgálatának igen alaposnak kell lennie. — **Komandói.** Svájc most ünnepelte szabadságának 550. évfordulóját.

Újverbászi. A rovarok között az éjjeli lepkék repülnek leggyorsabban. A csúcsot óránkint 60 kilométeres sebességgel a hársfalepke tartja. A házilégy ezzel szemben, amelyet meglehetősen sebesen repülő rovarnak tartunk, csupán óránként 20 kilométeres sebességgel tud repülni. A madarak repülési sebességéről már közöltünk részleteket.

Többeknek. 1. A Magyar Szárnyak repülőjelvénye egypengős áron kiadóhivatalunkban megrendelhető. 2. Sokszor megüzentük már, hogy a lap küldésére vonatkozóan csak olyan felszólalásokat veszünk figyelembe, amelyek a megjelenéstől számított három-négy héten belül történnek. 3. Minden előfizetőnk minden levelezésénél okvetlenül írja neve elé a lap címszalagján lévő törzsszámát. — **Kiss Sándor.** A hír későn érkezett. A jövőben írja okvetlenül a borítékra, hogy a hír közlését a »Kis hírek« című rovatunkban kívánja. — **P. János.** Várjon türelemmel. Önre is okvetlenül sor kerül. — **T. Ilona.** Jelenleg nem tudjuk hol tartózkodik. Ha értesít, közölni fogjuk. — **Modelező.** Verset nem közlünk, mert erre sajnos, nincs helyünk.

96106. — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.


Motoros csoport

A DEBRECENI MOTOROS ÉS VITORLÁZÓ KIKÉPZŐ KERET


Vitorlázó csoport

MEGALAKULT a csurgói modelező kör a gimnáziumban

A tudomány e délnyugati végvárában a lelkes repülni vágyók kétévi eredményes modelépítő munkásság után 1939. év szeptemberében a Magyar Aero Szövetség és az iskola Tekintetes Igazgatósága szíves támogatásával szervezett egyesületbe tömörültek, a *Csurgói Csokonai Vitéz Mihály Református Gimnázium Aero Köre* címén Józsa Pál matematika-fizika tanár szakszerű vezetésével.

Az Aero Kör tagjai egyelőre csak vitorlázó és gumimotoros modelleket építenek, de az óhajtott cél az, hogy vitorlázó-repülő telepet létesíthessünk Csurgón. Az Aero Kör jelenleg 30 rendes tagot és 20 pártoló tagot számlál, kik közül a rendes tagok a közepesen felszerelt műhelyben dolgoznak különböző csoportokban. A Kör felsőosztályú tanulói ismeretterjesztő és repülést propagáló vetített-képes és keskenyfilmes előadásokat tartottak, amelyeken a pártolótagok is részvettek.

Az Aero Kör kb. 10 tagja Józsa Pál tanárelnök vezetésével július hóban Szombathelyen vitorlázó repülő tanfolyamon vesznek részt.

Ritoók József
ifj. elnök.

Az esztergomi modelezők készülnek az országos versenyre

Az esztergomiak 5 méteres fesztávolságú vitorlázó modelje. A gépet *Sipka László* tervei szerint *Major Ferenc* építette. A model az esztergomi Aero-Ever repülőgépgyár modelezőműhelyében készült.



Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ



MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.



Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.